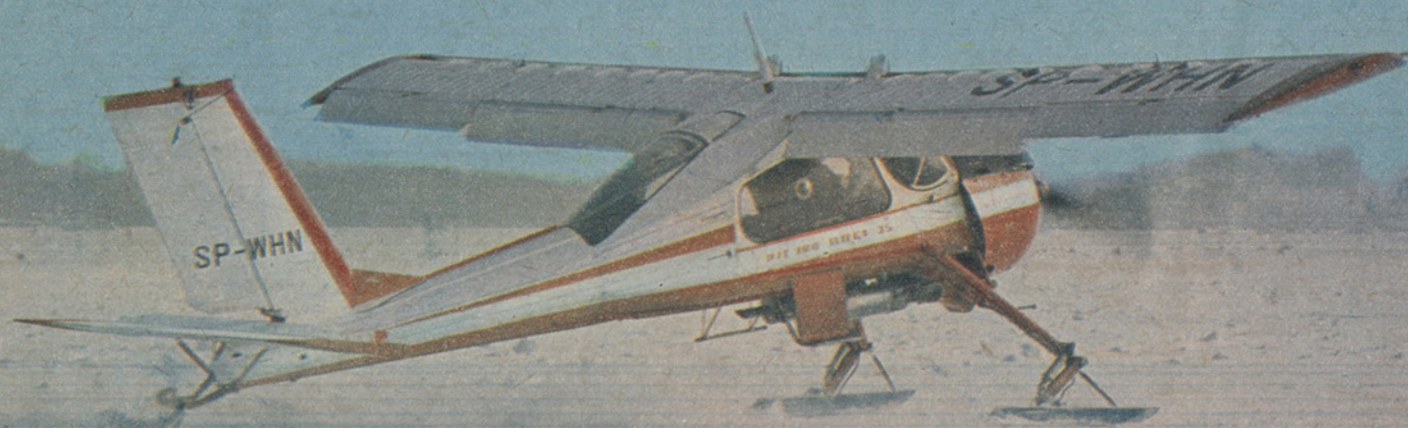


CENA 5 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

2 14.01.1979
(1436)



SPOTKANIE NOWOROCZNE SENIORÓW LOTNICTWA

Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa przy współudziale Rady Seniorów Lotnictwa APRL zorganizował 21 grudnia ub.r. wieczornicę noworoczną seniorów lotnictwa polskiego. Tradycyjne spotkanie, które odbyło się w klubie oficerskim Wojsk OPK w Warszawie, miało w roku ubiegłym charakter ogólnokrajowy, wzięli w nim również udział prezesi i seniorzy klubów terenowych.

Na spotkanie noworoczne z seniorami przybyli: wiceminister Komunikacji — gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, prezes Aeroklubu PRL — gen. bryg. pil. dr **Józef Sobieraj**, przedstawiciele Centralnego Zarządu Cywilnego, dowództwa Wojsk OPK, PLL LOT, Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych. Seniorom i weteranom lotnictwa złożono wiele serdecznych życzeń — zdrowia i wszelkiej pomyślności w 1979 r.

Spotkaniu przewodniczył prezes Warszawskiego KSL — **Jerzy Osiński**. Obecny był przewodniczący Rady Seniorów Lotnictwa APRL — płk rez. pil. **Medard Konieczny**.

Klub Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Śląskim zorganizował 16 grudnia ub.r. wieczór pożegnalny starego roku w Klubie Związku Stowarzyszeń Twórczych w Katowicach.

ORGANIZACJA PARTYJNA AEROKLUBU BYDGOSKIEGO INICJUJE CZYN 35-LECIA W LOTNICTWIE SPORTOWYM

Podstawowa Organizacja Partyjna Aeroklubu Bydgoskiego w odpowiedzi na apel I Sekretarza KC PZPR dla uczczenia 35 rocznicy powstania PRL i ludowego Lotnictwa Polskiego oraz 60-lecia Aeroklubu Polskiego wystąpiła na zebraniu otwartym 15 grudnia ub.r. z apelem do wszystkich aeroklubów o przystąpienie do współzawodnictwa o miano najlepszego aeroklubu 35-lecia PRL.

„Uważamy — czytamy w apelu — że tą drogą przyczynimy się do podniesienia aktywności społeczno-politycznej oraz bezpieczeństwa lotów i prawidłowej realizacji szkolenia członków w aeroklubach PRL. Proponujemy objąć współzawodnictwem zagadnienia: bezpieczeństwa lotów, rekrutacji kandydatów do wojskowych szkół lotniczych, czynów społecznych w zakresie elementów propagandy wizualnej i estetyki wyglądu aeroklubu oraz obniżenia kosztów szkolenia."

Inicjatorzy czynu 35-lecia PRL w lotnictwie sportowym oczekują odzewu z wszystkich aeroklubów.

WYNIKI EKSPERYMENTU „INTERKOSMOS — KOPERNIK 500"

W Centrum Astronomicznym im. Mikołaja Kopernika PAN w Warszawie odbyła się 18 grudnia ub.r. polsko-radziecka sesja naukowa, na której podsumowano wyniki przeprowadzonego w r. 1973, przy udziale uczonych z obu krajów, eksperymentu „Interkosmos — Kopernik 500".

Było to pierwsze polskie doświadczenie satelitarne, podczas którego w Kosmos na pokładzie sputnika poleciała wykonana w naszym kraju aparatura badawcza. Nazwę „Interkosmos — Kopernik 500" nadano eksperymentowi dla uczczenia przypadającej w roku 1973 pięćsetnej rocznicy urodzin wielkiego polskiego astronoma.

Przewodniczący Komitetu Badań Kosmicznych PAN, prof. **Jan Rychlewski** podkreślił, iż eksperyment „Interkosmos — Kopernik 500" pozostaje najważniejszym z poznawczego punktu widzenia przedsięwzięciem badawczym, dokonanym w tej dziedzinie w naszym kraju. Jego wyniki zostały przedstawione na licznych kongresach i zyskały uznanie międzynarodowej społeczności uczonych. Realizacja eksperymentu była wzorowym przykładem współpracy polsko-radzieckiej we wspólnie prowadzonych badaniach naukowych. Na sukces naukowy doświadczenia kosmicznego złożył się też dorobek polskiej szkoły radioastronomii oraz wysokie kwalifikacje realizujących eksperyment od strony technicznej specjalistów z Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

J. Rychlewski poinformował iż czynione są przygotowania do przeprowadzenia w latach 80-tych kolejnego eksperymentu podobnego typu, o nazwie „Polrad", będzie on jednak o wiele bardziej złożony.

MIROSŁAW HERMASZEWSKI W WIML

Pierwszy polski kosmonauta — ppłk dypl. pil. **Mirosław Hermaszewski** spotkał się 18 grudnia ub.r. w Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie z kilkusetosobową grupą członków Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, Polskiego Towarzystwa Fizjologicznego oraz pracowników naukowych Akademii Medycznej w Lublinie i Wojskowej Akademii Medycznej w Łodzi.

W czasie zebrania naukowego M. Hermaszewski zdał relację z przebiegu swojej wyprawy na statku „Sojuz-30" i stacji orbitalnej „Salut-6".

Wyniki badań medycznych przeprowadzonych na pokładzie „Saluta-6" przedstawił ppłk dypl. doc. **Zbigniew Sarol**. Podkreślił on, że ze skonstruowanej w WIML specjalnej aparatury do pomiaru parametrów fizjologicznych w Kosmosie, oprócz załogi „Sojuza-30" korzystała również załoga główna stacji orbitalnej — **Aleksander Kowalonok** i **Wladimir Iwanczenkow**. Oświadczył też, iż z medycznego punktu widzenia możliwy jest już dziś nawet roczny pobyt człowieka na orbicie okołoziemskiej.

Prezes Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, prof. **Stanisław Barański**, wręczył honorowe odznaki PTA ppłk. **M. Hermaszewskiemu** i przewodniczącemu Komitetu Badań Kosmicznych PAN, prof. **Janowi Rychlewskiemu**.

PIĄTE ZWYCIĘSTWO ADELI DANKOWSKIEJ

Adela Dankowska z Aeroklubu Leszczyńskiego po raz piąty zwyciężyła w Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał Ryszarda Bitnera. W ubiegłorocznej edycji tych zawodów, rozegranych po raz 24, A. Dankowska zgromadziła 22 459 pkt. Następne miejsca zajęli: 2. **Stanisław Wujczak** (Aeroklub Leszczyński) — 19 123 pkt; 3. **Bogdan Jóźwicki** (Aeroklub Orląt w Dęblinie) — 18 177 pkt; 4. **Stanisław Witek** (Aeroklub Wrocławski) — 17 136 pkt; 5. **Franciszek Kępka** (Aeroklub Bielsko-Bialski) — 16 873 pkt. W zawodach sklasyfikowano 166 pilotów.

GENERAŁ SMAGA W LUBLINIE

W pierwszej dekadzie grudnia ub.r. przebywał w Lublinie, na zaproszenie Zarządu Wojewódzkiego ZBoWiD, gen. bryg. pil. w stanie spoczynku — **Józef Smaga**.

Generał jest rodowitym lublinianinem i pracował tam niegdyś jako robotnik w fabryce wag Hessa. Podczas I wojny światowej znalazł się na terenie Rosji, gdzie po zwycięstwie Rewolucji Październikowej skierowany został do szkoły lotniczej Armii Czerwonej. Ponownie znalazł się gen. Smaga w Lublinie latem 1944 roku, kiedy na polowym lotnisku koło Dysa wylądowały samoloty 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" i 2 Pułku Nocnych Bombowców „Kraków", którym dowodził. W końcowej fazie wojny gen. Smaga powołany został na komendanta Zjednoczonej Wojskowej Szkoły Lotniczej w Zamościu, a po wydzieleniu kierunku pilotażowego i przeniesieniu do Dęblina, objął komendę Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

Ostatnia wizyta w Lublinie gen. Józefa Smagi upłynęła na spotkaniach z przedstawicielami władz miasta, młodzieżą szkolną, dawnymi podkomendnymi z okresu dęblińskiego oraz żołnierzami garnizonu lubelskiego. Zaproszono jednocześnie gościa, zamieszkującego obecnie w Leningradzie, do odwiedzenia Lublina w roku 35-lecia Polski Ludowej.

POSIEDZENIE KOMISJI SZYBOWCOWEJ APRL

W grudniu ub.r. odbyło się posiedzenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL. Tematami obrad były m.in.: sprawozdania z Międzynarodowej Komisji Szybowcowej FAI i z pracy trenera oraz kalendarz imprez centralnych, status organizacyjny trenerów i przygotowania do mistrzostw Europy klasy klub.

W SKRÓCIE

● **PLL LOT** wykonały 15 grudnia ub.r. plan przewozów lotniczych za 1978 r.

● **Medalem** „Za zasługi w rozwoju kultury fizycznej w Wojsku Polskim" uhonorowano m.in.: Wyższą Oficerską Szkołę Lotniczą w Dęblinie oraz Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej.

● **„Express Poznański"** poinformował, że w Koninie czynione są starania o utworzeniu aeroklubu; działa tam społeczny komitet budowy lotniska sportowo-usługowego.

● **Żołnierze** Wojsk Lotniczych posadzili w 1978 r. półtora miliona drzew i krzewów, które wzbogaciły przyrodnicze zasoby różnych regionów kraju.

● **W Poznaniu** podpisano porozumienie o współpracy pomiędzy Dowództwem Wojsk Lotniczych i Wielkopolskim Towarzystwem Kulturalnym w zakresie działalności kulturalnej i badań naukowych.

● **W Dęblinie** powołano Towarzystwo Przyjaciół Dęblina, na którego czele stanął komendant Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej — gen. bryg. pil. dr hab. Józef Kowalski.

● **W Centrum** Badań Kosmicznych PAN powstaje komputerowy system przetwarzania danych heliogeofizycznych.

PRZYJMUJEMY ZGŁOSZENIA KANDYDATÓW DO „BŁĘKITNYCH SKRZYDEŁ 78"

Zwracamy się do Czytelników, grup i zespołów, organizacji i instytucji lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz przemysłu lotniczego o zgłaszanie do redakcji kandydatur — ludzi i zespołów — którzy za wybitne osiągnięcia w 1978 roku powinni zostać wyróżnieni „Błękitnymi Skrzydłami".

Zgodnie z regulaminem, zgłoszenia kandydatów przyjmujemy do 22 stycznia 1979 r. Prosimy, aby wnioski były odpowiednio umotywowane, jeśli to możliwe poparte opiniami organizacji społeczno-politycznych, młodzieżowych lub związkowych. Będziemy również radzi za fotografie kandydatów.

Zgłoszenia z wnioskami prosimy nadsyłać pod adresem redakcji „SKRZYDLATA POLSKA", UL. WIDOK 8, 00-023 WARSZAWA, Z DOPISKIEM: „BŁĘKITNE SKRZYDŁA — 1978".

WYDAWNICTWA

TOMASZ J. KOWALSKI: **SAMOLOT MYŚLIWSKI JAK-3**. Wydawnictwo MON — 1978. Seria „Typy Broni i Uzbrojenia" (nr 52). Str. 16, cena 10 zł.

WŁODZIMIERZ KUNIN: **ZEZWALAM NA START** (tłum. z ros.). Książka i Wiedza — 1978. Powieść o ludziach lotnictwa gospodarczego. Str. 227, cena 27 zł.

BOGDAN BARTNIKOWSKI: **FRUWAJĄCE WIATRAKI**. Nasza Księgarnia — 1978. Opowiadania o wojskowych pilotach śmigłowcowych. Str. 192, cena 22 zł.

MACIEJ KUCZYŃSKI: **ALARM POD ANDAMI**. Wydawnictwo Poznańskie — 1978. Biblioteka Młodych, wyd. 4. Powieść dla młodzieży o bohaterskim pilocie i chłopcu chilijskim. Str. 140, cena 14 zł.

NATALIA KRAWCOWA: **OD ZACHODU DO WSCHODU SŁOŃCA** (tłum. z rosyjskiego J. Jaskólskiej). Nasza Księgarnia — 1978. O radzieckich lotniczkach w II wojnie światowej. Str. 229, cena 35 zł.

ZMARLI

22 października 1978, w wieku 69 lat, **WOJCIECH MATZ**, zasłużony pilot instruktor Aeroklubu Łódzkiego, były jego prezes, wybitny działacz polskiego lotnictwa sportowego, żołnierz Wojny Obronnej Polski 1939, więzień hitlerowskiego obozu koncentracyjnego na Radogoszczu; odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, Złotym Krzyżem Zasługi, odznaką Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego.

23 grudnia 1978, w wieku 58 lat, **MIECZYSŁAW PAWLIKOWSKI**, aktor, członek personelu latającego w lotnictwie polskim w W. Brytanii, autor książki „Siedmiu z Halifaxa"; odznaczony m.in. Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski, dwukrotnie Krzyżem Walecznych.

25 grudnia 1978, w wieku 70 lat, doc. mgr inż. **EDWARD ŁYSAKOWSKI**, pedagog i wychowawca inżynierów mechaników, b. prodziekan Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej, odznaczony Złotym Krzyżem Zasługi, Medalem Komisji Edukacji Narodowej, Złotą Odznaką „Zasłużony dla Politechniki Warszawskiej".

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- RAPORT Z PUŁKU „WARSZAWA"
- W POŁOWIE DROGI
- MOTOLOTNIA
- LOTNICTWO ROLNICZE NA WĘGRZECH
- O PROJEKTOWANIU PIERWSZYCH BALONÓW

NASZA OKŁADKA:

Zimowy start „Wilgi", wielozadaniowego samolotu rodem z Centrum Naukowo-Produkcyjnego Samolotów Lekkich „PZL — Warszawa".

Zdjęcie: Andrzej Szczepaniak

MIŁA WIZYTA W MROŹNEJ ZIMIE

W przeddzień sylwestra, 30 grudnia ub. r., przybył niespodziewanie do naszej redakcji pierwszy polski kosmonauta — ppłk pil. Mirosław Hermaszewski. Wpadł na krótko, zastając tylko niektórych pracowników „Skrzydlatej". Tego dnia rozpoczęła swój gwałtowny atak mroźna i śnieżna zima. Ppłk Hermaszewski wybierał się na powitanie Nowego Roku do Wrocławia, ale rejs samolotu na Okęciu odwołano, z konieczności przyjechał na warszawski Dworzec Centralny PKP, aby w podróż udać się koleją. Do odjazdu pociągu było jednak jeszcze trochę czasu, więc kosmonauta postanowił skorzystać z okazji, by złożyć nieoficjalną wizytę „Skrzylatej", zwłaszcza iż z Dworca na Widok 8 jest już tak blisko.

Podczas swego krótkiego pobytu w redakcji kosmonauta podkreślił bliskie i serdeczne związki łączące go ze „Skrzydlatą Polską" od wczesnej młodości, zapoznał się z warunkami naszej pracy i osobiście złożył zespołowi redakcyjnemu, a za naszym pośrednictwem również Czytelnikom serdeczne życzenia noworoczne. Miłemu i Drogiemu Gościowi, długoletniemu wiernemu Czytelnikowi, życzyliśmy ze swej strony również wszelkiej pomyślności w nowym 1979 roku. Przy tej okazji podpułkownik Mirosław Hermaszewski obiecał złożyć w „Skrzydlatej" w najbliższym czasie oficjalną dłuższą wizytę. Czekamy na ten dzień z niecierpliwością, obiecując gościć pierwszego polskiego kosmonautę z całą serdecznością.

Dziękujemy gorąco, pułkowniku pilocie Mirosławie Hermaszewski za serdeczną o nas pamięć, miłą naszemu sercu wizytę i osobiście te życzenia noworoczne.

Powiadamiając Czytelników o tym radosnym dla nas fakcie, dziękujemy również Wam za serdeczne życzenia świąteczne i noworoczne, jakie licznie napłynęły do „Skrzydlatej". Miło nam jest tym bardziej, iż wiele z tych życzeń spełni się wkrótce. W niedługim czasie poprawią się znacznie nasze warunki pracy, ponieważ redakcja otrzymuje nowy lokal w śródmieściu stolicy, przy ulicy Nowy Świat 24, o czym obszerniej poinformujemy we właściwym czasie.

Tymczasem kraj nasz skuł mróz i zasypał śnieg, powodując duże trudności energetyczne i komunikacyjne. Do trudnej walki ze skutkami ataku ostrej zimy stanęli również lotnicy. Z pomocą kolejarzom, energetykom i służbom drogowym pospieszyli żołnierze Wojsk Lotniczych, Wojsk Obrony Powietrznej Kraju i Lotnictwa Morskiego. Na drogach, ulicach i dworcach kolejowych w różnych miejscowościach pracowały setki oficerów chorążych, podoficerów i żołnierzy służby zasadniczej. Do tej akcji skierowano również wiele samochodów, ciągników i pługów odśnieżających z żołnierską obsługą. W całym kraju trwała wytężona praca nad usuwaniem skutków śnieżyc i mrozów.

Nie było i nie ma dziś (w chwili gdy piszemy te słowa na początku stycznia), dla społeczeństwa i dla każdego z nas, sprawy ważniejszej niż unormowanie życia, zakłóconego nie spotykanymi od wielu lat mrozami i śnieżycami.

Ikarus

LOTNIK SKRZYDLATY...

Ilekroć patrzę na końcowy, prosty odcinek wstęgi oryginalnego pomnika Ku Czci Bohaterskich Lotników w Dęblinie, w to miejsce, gdzie szczeliną o kształcie odrzutowego myśliwca przebłyskuje niebo, dźwięczą mi w uszach pierwsze słowa marsza „Lotnik skrzydlaty władca świata..."

Tego dnia, w pierwszą niedzielę grudnia ub. r. nie można było spojrzeć na szczyt pomnika, gdyż słońce raziło wprost przez ową szczelinę, a cała sylwetka samolotu jarzyła się promieniście. Nie sposób też było przywołać wyobraźnią melodii hymnu „Lotnika skrzydlatego", skoro mroźne powietrze aż drżało rytmem marsza generalskiego.

Na placu przed pomnikiem stali uszykowani w kolumny podchorążowie wszystkich roczników Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, a po drugiej stronie tłum ludzi. W momencie, kiedy podążający z przeciwnych kierunków dwaj generałowie spotkali się w centrum ugrupowania, orkiestra ucięła marsza. Komendant WOSL, gen. bryg. pil. dr hab. Józef Kowalski zameldował Głównemu Inspektorowi Szkolenia, wiceministrowi Obrony Narodowej, gen. broni Eugeniuszowi Molczykowi, szkołę na uroczystej zbiórce do promocji. A potem odczytana została uchwała Rady Państwa o nadaniu pierwszych stopni oficerskich i padła komenda:

— Prymus Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej, podporucznik Marek Grzegorzewski, do promocji!

Przy dźwięku fanfar młody żołnierz przedefilował na podium, przyklęknął.

— W imieniu Rady Państwa Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej mianuję was podporucznikiem Wojska Polskiego.

Błysk szabli, którą gen. Molczyk dotknął ramienia prymusa.

— Ku chwale Ojczyzny! — odpowiedział prężąc się nowy oficer naszego lotnictwa.

Znałem już ppor. nawig. inż. Grzegorzewskiego z poprzednich wizyt w dęblińskiej Szkole Orląt. Był zawsze wśród najlepszych podchorążych. Trafił do WOSL w 1974 roku, bezpośrednio po zdaniu matury w kaliskim Technikum Samochodowym. Po pierwszym roku studiów uzyskał tytuł i brązową odznakę „Wzorowego Podchorążego". Przodował tak do ostatniego roku. W roku 1976, otrzymał zgodę na równoległe studia zaoczne w Politechnice Krakowskiej! Nic dziwnego więc, że pozostanie w macierzystej uczelni jako wykładowca, studiując jednocześnie w Krakowie drugi kierunek.

Poznałem też wcześniej wyróżnionego drugą lokatą ppor. nawig. inż. Andrzeja Bujnika, kiedy kierował pracą sekcji nauk politycznych i wojskowych Naukowego Koła Podchorążych. Zadziwiał inicjatywą w organizowaniu licznych sesji popularnonaukowych i dużym zasobem wiedzy. Wiedziałem, że pochodzi z Dęblina, gdzie ukończył technikum, że jest synem oficera, ale dopiero podczas promocji okazało się, iż w tym roku słuchaczem WOSL został także jego młodszy brat!

Zdobywca trzeciej lokaty, ppor. pil. inż. Zbigniew Martynowicz, związany jest z lotnictwem już od lat dziesięciu. W roku bowiem 1968 został uczniem Lotniczych Zakładów Naukowych we Wrocławiu, na kierunku osprzętu lotniczego. Potem był kurs szybowcowy w aeroklubie, samolotowe LPW w Krośnie na „Biesie" i kiedy w 1974 roku trafił do Dęblina, to już z „Iskrą" nie miał problemów.

Wśród wkraczających kolejno na podium promocyjne absolwentów WOSL rozpoznawałem dalszych „lotników skrzydlatych", spotkanych w Aeroklubie Orląt czy też na innych lotniskach sportowych. Zdawało mi się, że znam ich wszystkich, a jednak...

Zdumiałem się bardzo, kiedy już po części oficjalnej, po defiladzie, młodzi podporucznicy przyjmowali gratulacje najbliższych i wtedy zobaczyłem, że znane lotnicze małżeństwo — ppłk. pil. Zofia Andrychowska i płk. pil. Bolesław Andrychowski też ściskają młodego oficera! Przegapiłem, choć to na samym początku alfabetycznej listy promowanych nazwisko. Ppor. pil. inż. Jarosław Andrychowski był gratulacjami nieco speszony, bo to wprawdzie rodzice, ale jednak... pułkownicy!

Jak Dęblin Dęblinem czegoś takiego jeszcze nie było. Zdarzało się, że na promocje synów-pilotów przyjeżdżali ojcowie-piloci, jednak taka kompletna rodzina oficerów pilotów w 50-letniej historii Szkoły Orląt trafiła się po raz pierwszy. Gratulacji było więc wiele, do których i ja się dołączam, życząc wszystkim zresztą nowo promowanym wysokich lotów!

TADEUSZ CHWAŁCZYK

NA ZDJĘCIACH:

1. Prymus promocji 1978 — ppor. nawig. inż. Marek Grzegorzewski.
2. Kolejny zastęp promowanych przez gen. broni E. Molczyka oficerów lotnictwa.
3. Pierwsze gratulacje.
4. Ślubowanie.
5. Po defiladzie.
6. Lotnicza rodzina oficerów — ppłk pil. Zofia Andrychowska z mężem płk. pil. Bolesławem Andrychowskim i synem ppor. pil. inż. Jarosławem Andrychowskim.

Zdjęcia autora

SEJMIK LOTNIARSKI

Coraz częściej widać na niebie, jak majestatycznie płyną bajecznie kolorowe lotnie. Odnotowujemy proste konstrukcje i wymyślne orchidee. Szacuje się, że na świecie jest około 1 mln zwolenników lotniarstwa. A przecież nie tak dawno, bo w 1974 r., kiedy Międzynarodowa Federacja Lotnicza FAI powołała Komisję Lotniarską CIVL, w Polsce było jedynie kilka lotni, które mogły unieść człowieka w powietrze. Budowano je niemal po kryjomu, obawiając się drwin otoczenia. Wraz z upływem czasu coraz więcej osób przypinało sobie skrzydła i żeglowało w powietrzu, pokonując różnorodne przeszkody, czy to w postaci braku odpowiednich materiałów, czy to w postaci własnego strachu. Odbyły się dwa zloty pilotów i konstruktorów lotni, coraz więcej osób ujawniało się jako amatorzy latania na rurkach i tkaninie.

Obecnie mamy już względnie liczną grupę zapaleńców, którzy na lotniach latają z różnych zboczy. Zarysował się już nawet pewien podział tych osób. Część z nich traktuje lotniarstwo jako swoistą formę rekreacji, obok na przykład narciarstwa, czy żeglarstwa. Do tych celów używają lotni sprawdzonych, o niezbyt dużej doskonałości, ale statecznych i wybaczających dużo błędów pilotażowych. Natomiast, druga grupa pilotów ma ambicje sportowe, chcą oni latać wyżej i dalej niż inni. W tej grupie lotnie, z zasady budowane w warunkach amatorskich, charakteryzują się częstokroć nowatorskimi rozwiązaniami konstrukcyjnymi.

Coraz częściej lotnie pojawiają się na dużych wysokościach i loty trwają po kilka godzin. W związku z tym, że są to konstrukcje niezweryfikowane przez kogoś obiektywnego, rośnie liczba sytuacji, w których mogą zaistnieć przesłanki do wypadków. Dlatego sprawa bezpieczeństwa jest tu tak ważna. Jednak bezpieczeństwa nie można zwiększyć jedynie przez zwiększenie ograniczeń i utrudnień. Zarysowała się pilna potrzeba lepszego wyszkolenia podstawowego, do czego potrzebni są instruktorzy. W związku z zapowiadanym dynamicznym rozwojem lotniarstwa jako sportu potrzebni są trenerzy, potrzebni są sędziowie. Wreszcie potrzebny jest bardziej sprawny technicznie sprzęt. I to są sprawy potrzebne już na dziś.

Jednak dalszy postęp w dziedzinie sportu lotniowego zależy także od dodatkowych elementów wyposażenia pilota lotni. Potrzebne są wariometry, wysokościomierze i barografy. W celu zwiększenia bezpieczeństwa latania potrzeba będzie wyczynowców wyposażyć w spadochrony ratownicze.

Problemy te przewijały się w obradach ogólnopolskiego sejmiku, na który skrzyknęła się nasza brać lotniarska do Wałbrzycha w dniach 9—10 grudnia ub. r. pod hasłem „O wyższą rangę sportu lotniarskiego i bezpieczeństwo latania w Polsce".

Dzięki zaangażowanym protektorom z komitetu honorowego (**W. Pruchnicki** — prezydent miasta, **Z. Michalak** — sekretarz Komitetu Miejskiego PZPR, **J. Jaworski** — wicedyrektor Dolnośląskiego Zjednoczenia Przemysłu Węglowego, **J. Gozdowski** — dyrektor Wydziału Kultury Fizycznej i Turystyki Urzędu Wojewódzkiego, **M. Malinowski** — redaktor naczelny „Trybuny Wałbrzyskiej") oraz wspaniałym organizatorom mogła się odbyć ta impreza o charakterze szerokiego forum wymiany poglądów i doświadczeń.

Sejmik ten rozpoczął się miłym akcentem, bowiem zasłużonym instytucjom oraz wyróżniającym się lotniarzom organizatorzy wręczyli pamiątkowe dyplomy. Dla zespołów otrzymali je: **Akademia Wychowania Fizycznego** z Wrocławia, redakcja **„Skrzydlatej Polski"** i redakcja **„Młodego Technika"** — za cenne inicjatywy na rzecz rozwoju sportu lotniarskiego.

Dyplomy za wybitne osiągnięcia sportowe wraz z kryształowymi pucharami przyznano: **Tadeuszowi Dobrocińskiemu, Józefowi Gigoniowi, Józefowi Korolowi, Januszowi Wasilewskiemu, Pawłowi Wierzbowskiemu.**

Ponadto za osiągnięcia i inicjatywy dyplomy wręczono: **Markowi Dukowiczowi, Rafałowi Gargasowi, Alfredowi Jankowskiemu, Jackowi Kibińskiemu, Zdzisławowi Kołodziejowi, Bronisławowi Kubisztalowi, Jerzemu Lutkowskiemu, Zdzisławowi Sznapce, Wiesławowi Stafiejowi i Włodzimierzowi Talańczukowi.**

Następnie, jak na każdy zjazd przystało, wygłoszono referaty problemowe i odbyła się dyskusja. Były one poświęcone różnym tematom, podobnie jak wielostronna jest działalność lotniarska. Tematów nie brakowało. Poczynając od niedawnego usankcjonowania przez prawo możliwości latania ludzi trochę na wzór ptaków, jednak z nieruchomymi skrzydłami, poprzez wymianę doświadczeń pomiędzy poszczególnymi zawodnikami i konstruktorami, a kończąc na sprawach czysto technicznych i teoretycznych.

Tym bardziej że problemów w lotniarstwie nie brakuje. Chociaż jest to obecnie w Polsce sport uznany zarówno przez Aeroklub PRL jak i przez Główny Komitet Kultury Fizycznej i Sportu, jednak nadal organizacyjnie znajduje się w powijakach. Wystarczy powiedzieć, że lotniarstwo rozwija się wyłącznie amatorsko, a jeden wyjątek — jedyny etat — potwierdza tę tezę.

Sejmik podkreślił pilną potrzebę większego zaangażowania się poszczególnych instytucji, zwłaszcza przemysłowych, w celu uruchomienia produkcji tkaniny dakronowej, rur, okuć, osprzętu itd. Bez dobrych, legalizowanych lotni, na samych tylko chęciach daleko się nie poleci. Przewiduje się wydawanie na odpowiednich warunkach kart lotniarzy, kart lotni oraz oznakowanie literowo-cyfrowe lotni.

Na sejmiku powołano Komisję Lotniową Aeroklubu PRL (którą zatwierdził ZG APRL w grudniu ub. r.) w składzie: przewodniczący — **Zygmunt Sroczyński** (Łódź), wiceprzewodniczący — **Jerzy Wolf** (Warszawa), sekretarz — **Zdzisław Szwedziuk** (ZG APRL), **Krzysztof Kosior** (Bydgoszcz), **Władysław Reczkowski** (Krosno), **Janusz Wasilewski** (Warszawa), **Paweł Wierzbowski** (Wrocław), **Jerzy Ziółkowski** (Częstochowa).

Wiadomo, że z entuzjazmu powstają wielkie rzeczy, ale ten entuzjazm musi być stały, a nie jednorazowy. Zadania stojące przed komisją lotniową są naprawdę olbrzymie, a sezon lotniowy właściwie tylko patrzeć jak się rozpocznie. A tu tyle jeszcze spraw do załatwienia. Dlatego wypada życzyć nowej komisji jak najmniej przeszkód w jej działalności.

W chwili pisania tego sprawozdania dotarła do redakcji istotna wiadomość. Otóż w Związku Radzieckim lotniarstwo zostało oficjalnie uznane za sport, który ma być zorganizowany w ramach Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu przy Radzie Ministrów ZSRR i Komitetu Centralnego DOSAAF. W opublikowanym oświadczeniu podkreślono, że loty na lotniach wyrabiają odwagę, śmiałość, skupienie, zimną krew, rozwijają siłę fizyczną i zręczność, umożliwiają przejawianie twórczości technicznej. Przewiduje się, że Ministerstwo Przemysłu Lotniczego ZSRR przystąpi do opracowania wzorów lotni i rozpocznie ich seryjną produkcję.

Może ta informacja doda skrzydeł naszemu przemysłowi...

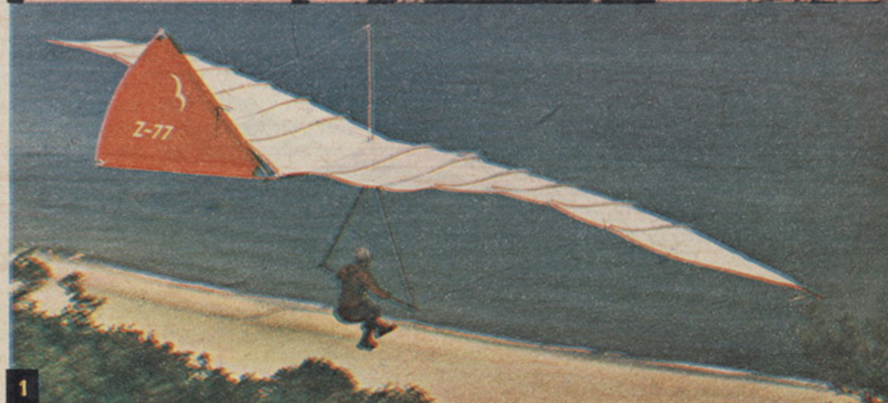
A teraz zapraszam do obejrzenia zdjęć.

BOGUSŁAW J. WITKOWSKI

NA ZDJĘCIACH:

1 i 2. Lotnia Z-77 dra Jerzego Wolfa.
3. Leci Janusz Wasilewski.
4. Józef Gigoń ze swoją lotnią.
5. Lot ze świecą dymną.
6. Włodzimierz Talańczuk ze swą lotnią.
7–10. Lotniarskie rozmaitości.
Zdjęcia: T. Wiciński (2), A. Moldenhawer (8)





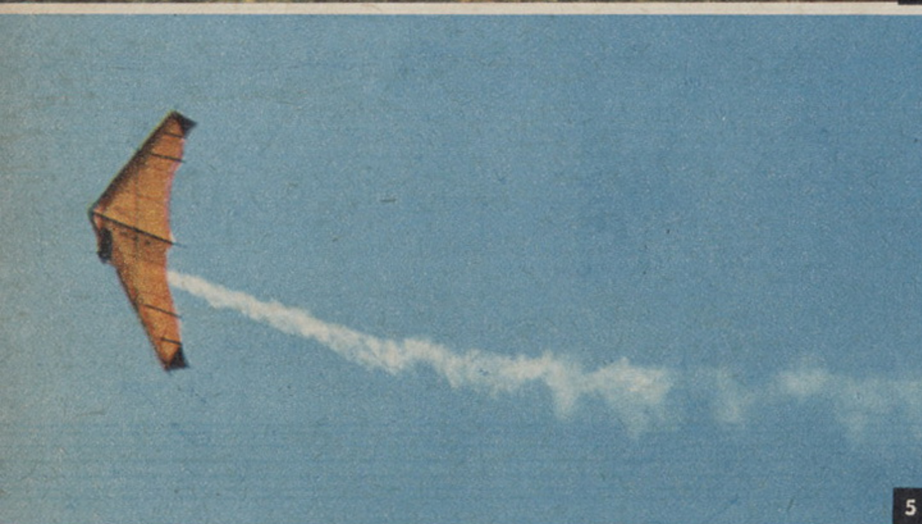
1



2


3


4

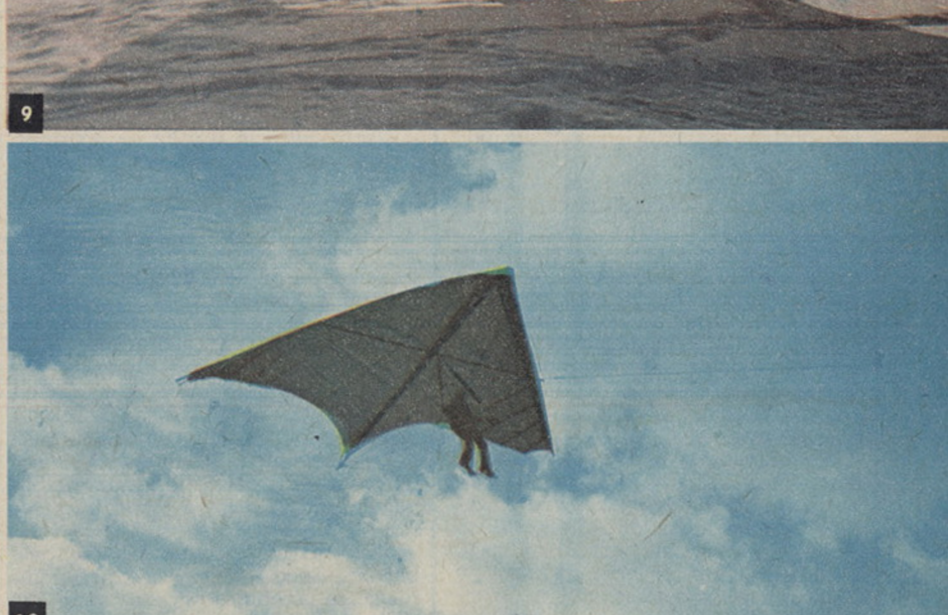

5


6


7


8


9


10

co nowego w INTERKOSMOSIE?

O INTERKOSMOSIE I KOSMONAUTYCE ROZMAWIAMY Z DOC. DR HAB. JANUSZEM B. ZIELIŃSKIM — SEKRETARZEM NAUKOWYM KOMITETU BADAŃ KOSMICZNYCH POLSKIEJ AKADEMII NAUK.





Doc. Janusz Zieliński

— Panie Docencie, bardzo bogaty rok, jeśli chodzi o dokonania naukowe i techniczne, mamy za sobą. Do największych osiągnięć zaliczamy 140 dniowy lot orbitalny kosmonautów radzieckich Władimira Kowalonka i Aleksandra Iwanczenkowa, chlubimy się naszym pierwszym kosmonautą ppłk. Mirosławem Hermaszewskim, który współdziałał w programie badawczym stacji „Salut-6", podobnie jak kosmonauci radzieccy kontynuowali prace polskich badaczy, przygotowane niezwykle starannie przez nasze zespoły uczonych i techników. Program Interkosmos wzbogacony został o nowe akcenty, którymi były loty kosmonautów z CSRS, Polski i NRD, no a liczba 18 sztucznych obiektów noszących miano „Interkosmos" też coś mówi o realizacji ambitnego programu międzynarodowego. Czy zechciałby Pan uzupełnić, rozszerzyć ten wstęp do tematu Interkosmos?

— Nie muszę tego robić, bowiem podsumowania naszych wspólnych wysiłków dokonał zespół przewodniczących narodowych organów koordynacyjnych, uczestniczących w programie Interkosmos. W dniach od 10 do 20 listopada ub. r. w Warszawie odbyła się sesja poświęcona dotychczasowym dokonaniom. Udział w sesji, która przebiegała w pięknych salach Pałacu Staszica, wzięły delegacje z Bułgarii, CSRS, Kuby, Mongolii, NRD, Polski, Rumunii, Węgier i ZSRR. Muszę dodać, aby nie było nieporozumień, że oceniano wstępne wyniki zrealizowane podczas trzech międzynarodowych lotów kosmicznych — na pełną ocenę trzeba będzie jeszcze poczekać, bowiem niektóre wyniki są jeszcze opracowywane.

Wykorzystanie wszystkich informacji uzyskanych podczas badań kosmicznych i ich opracowanie jest pracą wymagającą dużego wysiłku... i czasu. Przypomnę w tym miejscu, że dopiero dnia 18 grudnia ub. r. w Centrum Astronomicznym w Warszawie przystąpiono do podsumowania doświadczenia kosmicznego „Kopernik-500" przeprowadzonego w kwietniu 1973, licząc od daty startu satelity „Interkosmos-9", który wyniósł nasz analizator widma. Dodam również, iż gdyby nie komputery, jeśli nie dysponowalibyśmy elektronicznymi maszynami liczącymi, to na wyniki konkretne badań prowadzonych w Kosmosie należałoby czekać wiele dziesiątków lat, a może i dłużej.

— Czy w spotkaniu, o którym Pan wspomina, brali udział wyłącznie przewodniczący komitetów narodowych?

— Nie tylko. Zrozumiałe jest, że towarzyszyli im specjaliści z poszczególnych dziedzin. Z ZSRR np. przybył prof. Borys Pietrow — przewodniczący Interkosmosu, z NRD prof. Claus Grote, z Polski prof. Jan Rychlewski i 6—7-osobowe grupy ekspertów. Łącznie w sesji uczestniczyło ponad 50 osób. W obradach uczestniczył również prezes PAN prof. Witold Nowacki i pierwszy nasz kosmonauta ppłk Mirosław Hermaszewski.

— Czy Pan może podać dokładnie nad czym obradowano?

— Przedstawiono wszystkie dotychczas uzyskane informacje z lotów załogowych. Przedstawiciele poszczególnych delegacji wygłaszali zbiorcze referaty na temat tych osiągnięć. Z ramienia delegacji polskiej obszerne omówienie naszych doświadczeń przekazał prof. płk Stanisław Barański. Zastanawiano się również, w jaki sposób należy prezentować uzyskane wyniki, to znaczy jak je publikować, by przyniosły korzyść nie tylko krajom uczestniczącym w programie Interkosmos, ale wszystkim zainteresowanym.

Wyniki badań nie są bowiem jakąś tajemnicą wewnętrzną Interkosmosu i dobrze byłoby, by je spopularyzować na terenie międzynarodowym. Mogę podać na przykład, że postanowiono zbiór referatów mówiących o doświadczeniach lotów załogowych programu Interkosmos przedstawić na tegorocznym kongresie COSPAR (Międzynarodowej Federacji Astronautycznej), który odbędzie się w Indiach, a również na 30 Kongresie Astronautycznym, który zostanie przeprowadzony w Monachium (RFN) we wrześniu br.

Warto zwrócić uwagę na spójność trzech doświadczeń kosmicznych, wykonywanych przez trzech kosmonautów naszego programu. Właściwie badania były albo kontynuowane, albo rozwijane lub też wzajemnie zazębiały się. Przy czym programy badań były oryginalne i stworzone przez poszczególne zespoły naukowe i techniczne. Nasz program, na przykład, był w części kontynuacją tego co przeprowadzał kosmonauta z CSRS, a w części wzbogacony został o nasze propozycje. Również kosmonauta NRD kontynuował nasz program, wzbogacając go częściowo o rodzime treści.

Materiałów z trzech lotów jest bardzo dużo. Wystarczy przypomnieć, że średnio wykonywano od 8 do 15 eksperymentów na orbicie okołoziemskiej. Można również podać, że jeszcze nie wszystkie materiały dotarły do placówek naukowo-badawczych poszczególnych krajów: są one dopiero przygotowywane.

Kosmonauci-badacze, którzy realizowali programy przygotowane przez naukowców i techników na Ziemi, do pracy swej nie podeszli bezkrytycznie. Okazuje się, że mają oni dużo uwag na temat przygotowania i prowadzenia poszczególnych doświadczeń. Zebrano już konkretne propozycje od kosmonautów. Dotyczyły one nie tylko zagadnień technicznych, ale często i merytorycznych. Nie wszystko udaje się wykonać w warunkach nieważkości, co z łatwością dokonuje się w warunkach ciążenia ziemskiego — i odwrotnie. Na przykład niektóre doświadczenia wymagać będą w przyszłości unieruchomienia wszystkich silniczków korekcyjnych i innych istniejących na stacji kosmicznej, bo nawet i to ledwo wyczuwalne zakłócenie powoduje zmiany w zaplanowanym doświadczeniu. Jeszcze inne eksperymenty wymagają specjalnego ustawienia stacji. Przykładów byłoby dużo. Otóż celem naszego ostatniego zebrania, ściślej sesji, było przekazanie doświadczeń tym państwom, które przygotowują swoje doświadczenia i które zamierzają je realizować przy udziale własnych kosmonautów-badaczy na stacjach kosmicznych.

— Kogo Pan ma na myśli, mówiąc o państwach przygotowujących się do wyprawy w Kosmos?

— Sądząc z wypowiedzi zastępcy przewodniczącego rady Interkosmosu Nikołaja Nowikowa, zresztą niedawno opublikowane, w prasie radzieckiej, w roku bieżącym możliwy będzie start załogi międzynarodowej z udziałem kosmonauty z Bułgarii. Kosmonauci z Bułgarii, Kuby, Mongolii, Rumunii i Węgier znajdują się w Gwiezdnym Miasteczku, przygotowują się do wypełnienia powierzonych im zadań i przechodzą szkolenie w sławnym ośrodku im. J. Gagarina. Muszę dodać, że przygotowania w państwach członkowskich — może dokładniej: w państwach realizujących program Interkosmos — są bardzo intensywne. I absolutnie błędne byłoby mniemanie, że kraje małe nie mają doskonałych pomysłów i realizatorów do przeprowadzania eksperymentów w przestrzeni kosmicznej. Mogłem się przekonać, że bardzo interesujące programy naukowo-badawcze zgłoszono z Kuby, Bułgarii czy Rumunii, gdzie mogłoby się wydawać, że nie ma tak zaawansowanych jak w innych, dużych państwach badań kosmicznych.

Naturalnie, od zgłoszonych propozycji do ich wykorzystania droga jest daleka. Właśnie na zeszłorocznej warszawskiej sesji przyjęto pewne ustalenia dotyczące klasyfikacji i dopuszczania do realizacji na pokładzie stacji kosmicznej różnych doświadczeń. Chodzi po prostu o przydatność naukową poszczególnych propozycji, jak i przydatność praktyczną wykonywanych doświadczeń. Aby dany eksperyment został zakwalifikowany do realizacji, przejdzie on przez sito, jeśli się można tak wyrazić, opinii wielu specjalistów. Trudno ukryć, że pierwsze eksperymenty programu Interkosmos podczas lotów załogowych były trochę improwizowane. Brakowało oczywiście doświadczenia, rozeznania, natomiast były dobre chęci. Doświadczenia tego brakowało zarówno nam jak i naszym partnerom z CSRS i NRD. W pewnym sensie można było wykorzystać doświadczenia „Sojuz-Apollo", ale tamten historyczny lot zespołu orbitalnego mniej nastawiony był na prace badawcze. Zadanie zatem, jeśli chodzi o współpracę międzynarodową w lotach kosmicznych, było zupełnie nowe, jeszcze nie w pełni opanowane.

Wydaje się, że ogromna inicjatywa przede wszystkim ZSRR, gdzie udzielono nam wielkiej pomocy, była tu czynnikiem decydującym o powodzeniu. Bo przecież i uczeni ZSRR i kosmonauci radzieccy nie mieli również pełnego obrazu, jak rozwinie się współpraca przy wykonywaniu tak trudnego zadania jakim było wyszkolenie, przygotowanie kosmonauty tak, aby mógł on nie tylko „przelecieć" się jako pasażer statku kosmicznego i potem stacji kosmicznej, ale aby stał się realizatorem doświadczeń technicznych czy naukowych. Proszę sobie przypomnieć, że w przypadku eksperymentu „Sojuz-Apollo" uczestniczyły dwa zespoły już bardzo doświadczonych kosmonautów, a przecież przygotowania trwały dość długo, zanim nie pokonano szeregu trudności technicznych, zanim obie załogi osiągnęły stan gotowości do wspólnego lotu.

— Co jeszcze było tematem sesji warszawskiej Interkosmosu?

— Wśród tematów podsumowujących wspomniane loty załogowe znalazły się również omówienia dotyczące rezonansu polityczno-społecznego, jaki te loty wywołały. Na przykład w Polsce, co stwierdzono zgodnie, było bardzo serdeczne, niezwykle ciepłe przyjęcie wiadomości o locie pierwszego naszego kosmonauty; potwierdzone następnie wspaniałym powitaniem bohatera Kosmosu. Na sesji podkreślano te sprawy, a specjaliści z ZSRR gratulowali nam wielu inicjatyw. Mogę powiedzieć, że wśród tych inicjatyw wymieniana była także książka „Polska w Kosmosie" wydana w waszej Bibliotece w Wydawnictwach Komunikacji i Łączności. Byliśmy jedynym państwem, które mogło się pochwalić czterema książkami związanymi tematycznie z polskimi pracami w programie Interkosmosu.

Książki polskie prezentowane były na naszej międzynarodowej sesji. Świadczyło to wszystko o zainteresowaniu społeczeństwa naszymi pracami. Nie przypadkiem też spotykaliśmy się — myślę o pracownikach Komitetu Badań Kosmicznych i Centrum Badań Kosmicznych PAN — z przedstawicielami prasy, udzielając fachowych informacji. Było też to, jak redaktorowi wiadomo, przełamanie dotychczasowych tradycji. Tymi też doświadczeniami dzieliliśmy się z przedstawicielami tych państw, które zamierzają w przyszłości prowadzić podobne inicjatywy związane z lotem kosmicznym.

Podsumowaniu dorobku lotów załogowych poświęcone były dwa dni obrad. W tym też czasie wytyczono kierunki działań na przyszłość. Ale odbywały się również posiedzenia

komisji specjalnościowych, poświęcone poszczególnym programom realizowanym w Interkosmosie. Przeprowadzono także przegląd tak zwanego katalogu problemów zgłoszonych przez poszczególne państwa. Nad katalogiem tym dyskutujemy już około roku, ale jeszcze nie został on ostatecznie zamknięty i w roku bieżącym można przewidywać, że podjęta zostanie dyskusja dalsza, być może ostateczna. Na posiedzeniach grup roboczych wszystkie zagadnienia omawiane są już bardziej szczegółowo. Tak było i w Warszawie. Zastanawiano się czy prace postępują prawidłowo oraz nad tym, na jakie kierunki zwrócić warto szczególną uwagę. Zwrócono uwagę przede wszystkim na teledetekcję. Na informacje o naszej planecie, np. o jej zasobach, czekają nie tylko uczeni, ale organizacje gospodarcze wielu państw.

W państwach socjalistycznych, warto wiedzieć, istnieje już odpowiednie porozumienie o wymianie danych uzyskiwanych z orbity okołoziemskiej i dotyczących informacji o zasobach, pracach geodezyjnych i innych dziedzinach gospodarki narodowej. Chodzi teraz o utworzenie pewnego systemu, który byłby zdolny do dostarczania niezbędnych informacji, ale już nie dla celów badawczych, a konkretnych, dla użytkowników.

Drugim zagadnieniem związanym z teledetekcją są prace nad odpowiednią aparaturą. Warunkiem powodzenia całego przedsięwzięcia, jeśli ma ono dawać określone wyniki, jest właśnie aparatura, nad której usprawnieniem, a być może i stworzeniem całego systemu, trzeba będzie jeszcze popracować. Zwracano uwagę, że badania naukowe to jedna korzyść z prac Interkosmosu, a wdrożenie pewnych osiągnięć do stale pracujących, wypróbowanych systemów to zagadnienie odrębne, nie mniej ważne. Chodzi o system podobny np. do telekomunikacji satelitarnej, jak bodaj system komercjalny Intelsat. Co prawda istnieje zalążek organizacji Intersputnik, ale na tym polu jeszcze nie można pochwalić się zbyt wieloma osiągnięciami, naturalnie jeśli chodzi o jednolity system łączności krajów socjalistycznych.

To prawda, że mamy już łączność telefoniczną i teleksową z Kubą, zainicjowaną w roku ubiegłym dzięki naziemnej stacji satelitarnej w Psarach, ale trudno jeszcze mówić o jednolitym systemie, któryby od telefonii, a skończywszy na bezpośrednim przekazywaniu programów telewizyjnych, działał w państwach członkowskich Intersputnika. O budowie takich właśnie systemów konkretnych mówiono na warszawskiej sesji. Podobnie przedstawia się sytuacja, jeśli chodzi o meteorologię, nawigację lotniczą i morską (jeszcze nie mamy wspólnego systemu nawigacji satelitarnej) i inne dziedziny. Chodzi o systemy nie doświadczalne, ale działające i wykorzystywane przez zainteresowanych użytkowników z poszczególnych resortów, służb i dziedzin.

— Czy w roku bieżącym można się spodziewać jakiegoś wydarzenia związanego z naszymi badaniami kosmicznymi?

— Ograniczę się może do podania wiadomości, że w roku bieżącym jesienią chcemy zorganizować sympozjum prawa kosmicznego. Będzie to pierwsze tego rodzaju sympozjum w ramach Interkosmosu. Miejscem spotkania prawników będzie Warszawa. Okazuje się, że już nagromadziło się wiele zagadnień prawnych, które muszą być wspólnie rozwiązane. No, a poza tym chcemy umożliwić prawnikom wymianę myśli w dziedzinie jeszcze nie w pełni doskonałej. Jeśli chodzi o nasz udział w dalszych badaniach kosmicznych, to oczywiście na grupach roboczych, a było 5 takich zespołów, przekazaliśmy propozycje możliwe do realizacji.

— Panie Docencie, czy istnieje możliwość bezpośredniego współdziałania programu Interkosmos, na przykład, z innymi międzynarodowymi programami? Mam na myśli Spacelab zachodnioeuropejski, realizowany dzięki statkowi transportowemu „Space Shuttle" z USA. Niedawno gościliśmy przedstawiciela NASA, który wspominał o możliwościach takiej współpracy?

— Wydaje się, że w obecnym etapie rozwoju naszych badań — mówię o badaniach polskich — trudno byłoby nawiązać współpracę. Jeszcze nie mamy odpowiedniego zaplecza. Centrum Badań Kosmicznych, koordynator naszych prac w tym zakresie, pracuje od niedawna. Musimy zatem jeszcze trochę poczekać, aż nasze centrum rozwinie swą działalność. W obecnej chwili widziałbym trudność — choć mogę się mylić — w odmiennych standardach istniejących u nas i np. w krajach zachodnich, a szczególnie w USA. Zresztą w roku ubiegłym dopiero wystartowaliśmy z konkretnymi badaniami kosmicznymi, nie wspominając o pojedynczych eksperymentach z lat ubiegłych, a i one przysporzyły nam wielu kłopotów, szczególnie przy mobilizacji specjalistów. Przecież, dodajmy, dopiero niedawno przełamana została swego rodzaju bariera psychologiczna! Nasi uczeni i technicy przekonali się, że badania kosmiczne można prowadzić również w Polsce, dzięki współpracy międzynarodowej w programie Interkosmos. To też było osiągnięcie, które zapiszemy do kart historii kosmonautyki polskiej. Myślę, że stale rozszerzać się będzie świadomość, że warto prowadzić badania w Kosmosie, że warto wykorzystywać ten Kosmos dla potrzeb Ziemi.

— Czy można prosić o krótką jeszcze informację na temat aktualnego stanu Komitetu Badań Kosmicznych?

— Komitet w obecnej kadencji liczy 44 członków, w tym 12 członków PAN. Przewodniczy mu prof. dr Jan Rychlewski, Sekretarz Wydziału Nauk matematycznych, fizycznych i chemicznych PAN. W komitecie reprezentowane są wszystkie nasze główne środowiska badawcze oraz instytucje związane z badaniami kosmicznymi. Komitet ma 6 sekcji: Fizyki Kosmicznej, Meteorologii Kosmicznej, Łączności Kosmicznej, Geodezji Satelitarnej, Biologii i Medycyny Kosmicznej oraz Teledetekcji. Nasz komitet jest koordynatorem współpracy w ramach programu Interkosmos. Obowiązki w tym zakresie polegają na uprawomocnieniu zobowiązań międzynarodowych, pomocy w ich realizowaniu, ułatwianiu kontaktów i wymianie informacji. Komitet jest również Komitetem Narodowym do spraw COSPAR i przygotowuje corocznie raport na posiedzenie plenarne tej organizacji.

— A nasze kontakty z zagranicą?

— Jesteśmy zawsze obecni na dorocznych kongresach astronautycznych. Zawsze nasi specjaliści występują z interesującymi referatami. Przykładem może być zeszłoroczny, 29 kongres międzynarodowy w Dubrowniku, w Jugosławii. Ppłk Mirosław Hermaszewski referował między innymi (występowało tam 6 kosmonautów: Leonow Sewastjanow, Kubasow, Klimuk i Remek) doświadczenia prowadzone na pokładzie stacji kosmicznej „Salut-6". Prof. Jan Rychlewski i doc. Janusz Zieliński przedstawili referat na temat polskich badań kosmicznych. Miałem zaszczyt wygłosić go przed międzynarodowym forum. Łącznie wygłoszono tam 320 referatów. Na marginesie można podać, że przedstawiciel Jugosławii, Marinko Ołujic, poinformował uczestników kongresu o odkryciach na terenie swego państwa nowych złóż ropy naftowej i złóż węgla w rejonach dotąd nie eksploatowanych. Informacje geologiczne uzyskano z satelity „Landsat" i pokładu stacji kosmicznej „Skylab". Oto konkretne wyniki teledetekcji. Bardzo bogaty materiał naukowy przywieźli na wspomnianą konferencję kosmonauci i uczeni radzieccy.

— Właśnie, bo przecież wybrano nowe władze, a ponadto wręczono nagrody międzynarodowe...

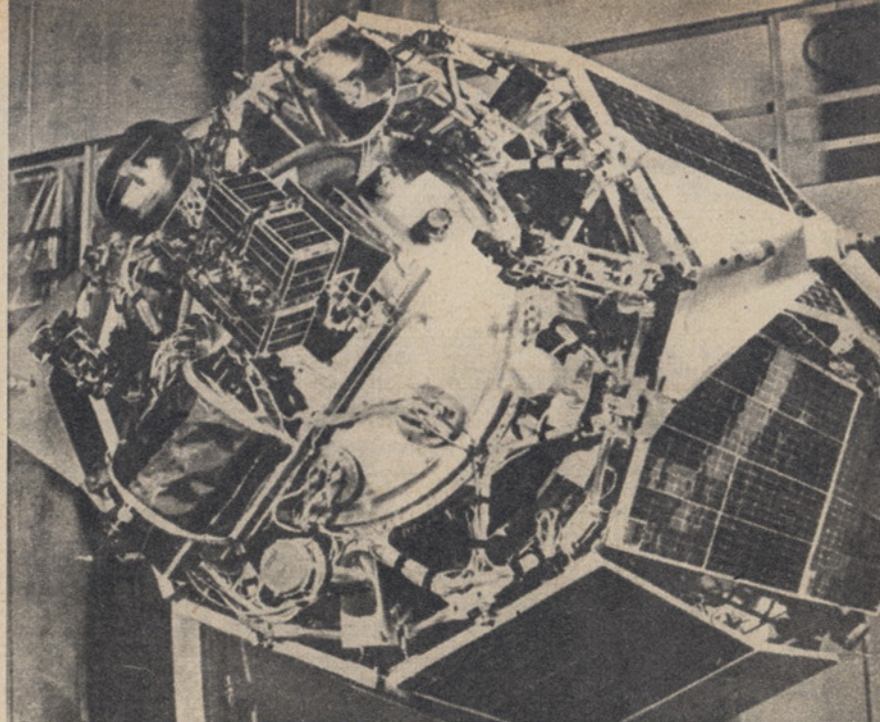
— Tak. Nowym prezydentem federacji na lata 1979—1980 został Anglik Roy Gibson, członek brytyjskiego towarzystwa astronautycznego i dyrektor generalny Europejskiej Agencji Kosmicznej.

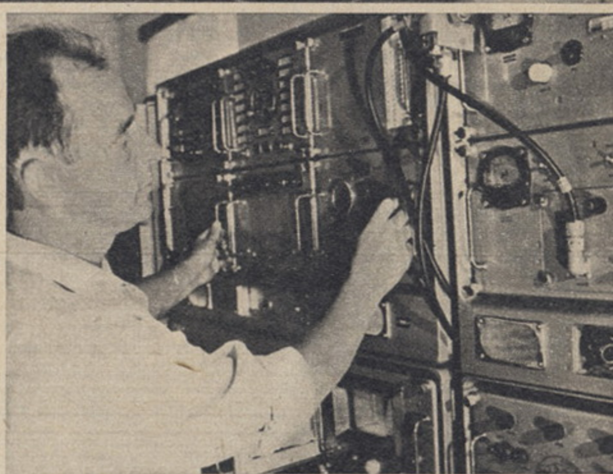
— Panie Docencie, czym zakończymy, naszą rozmowę?

— Chyba stwierdzeniem, że wkraczamy w Nowy Rok, który na pewno wzbogaci nasze doświadczenia w dziedzinie badań kosmicznych, służących bezpośrednio potrzebom gospodarki narodowej. A o wynikach naszych prac w tym zakresie szerzej informować jeszcze społeczeństwo, szczególnie młodzież. No, bo skąd czerpać będziemy w przyszłości jeszcze śmielsze pomysły doświadczeń i badań kosmicznych!

— Serdecznie dziękuję za rozmowę.

Rozmawiał:
PAWEŁ ELSZTEIN







NA ZDJĘCIACH — od góry:

● Sztuczny satelita Ziemi nowej generacji „Interkosmos-18", który wyniesiony został z terenu ZSRR 24 listopada ub.r. Przeznaczenie: badania magnetosfery i jonosfery. W badaniach tego rodzaju uczestniczy, zgodnie z programem międzynarodowym, 50 państw. Na pokładzie satelity znajdują się bloki zwielokrotnienia częstotliwości, wykonane w Instytucie Lotnictwa w Warszawie.

● Radziecka naziemna stacja telemetryczna satelitów badawczych.

● Specjaliści z ČSRS podczas prób systemu antenowego aparatury odbierającej sygnały z satelitów badawczych.

Zdjęcia: APN, TASS, P.E.

NA GAZ I POWIETRZE

W chwili gdy ten numer „Skrzydlatej" dotrze do rąk Czytelnika, polscy piloci balonowi będą mieli za sobą start w IV Mistrzostwach Świata Balonów na Ogrzane Powietrze. Impreza ta odbywa się w Szwecji, w dniach od 2 do 10 stycznia 1979 r. Dla Polaków start ten był debiutem. Reprezentację Polski stanowili: Stefan Makne, Eugeniusz Olszański i Ireneusz Cieślak. Polacy startowali na jedynym w naszym kraju balonie na ogrzane powietrze, ufundowanym przez japońską firmę Canon, i z tego tytułu taka właśnie nazwa widnieje na tymże balonie. Balon ma pojemność 2 196 m³ i uważany jest przez pilotów za konstrukcję bardzo udaną. Niestety, nasi reprezentanci mają jeszcze zbyt mało doświadczenia w lotach balonami na ogrzane powietrze i pojechali do Szwecji raczej po naukę. Nie należy się więc spodziewać po nich medali mistrzostw świata. Gdyby jednak tak się stało, byłby to niezwykle miły prezent noworoczny dla wszystkich miłośników polskiego sportu lotniczego, szczególnie sportu balonowego. Tym bardziej, że zwolennicy tej dziedziny nie mieli ostatnio zbytnich powodów do radości. Balonowa działalność od lat opiera się na społecznej pracy nielicznej grupy zapaleńców i entuzjastów, korzystając tylko z moralnego poparcia Aeroklubu PRL. Dlatego na tym większe podkreślenie zasługuje fakt, iż ostatnia wyprawa do Szwecji sfinansowana została przez to stowarzyszenie. Tym niewątpliwym dla miłośników sportu balonowego gestem nowe władze Aeroklubu PRL jakby zamanifestowały gotowość pomocy wszystkim dziedzinom sportowo-lotniczej działalności, oczywiście na miarę posiadanych środków.

W Polsce działalność balonowa skupia się obecnie przede wszystkim w Poznaniu oraz w Katowicach i Białymstoku, gdzie przy miejscowych aeroklubach istnieją sekcje balonowe. Najliczniejsza sekcja poznańska skupia 19 członków, w tym 5 licencjonowanych pilotów i 3 mechaników balonowych. Dysponują oni dwoma balonami — wspomnianym „Canonem" oraz balonem gazowym „Stomil", o pojemności 2 200 m³. W budowie jest trzeci balon — gazowy — dla tej sekcji, „Polonez" o pojemności 900 m³. Jego fundatorem jest warszawska Fabryka Samochodów Osobowych na Żeraniu. W ubiegłym roku piloci sekcji wykonali 18 lotów w czasie łącznym 23 godzin 24 min., w tym tylko 4 loty z Poznania. Większość natomiast podczas zawodów, m. in. O Puchar „Głosu Robotniczego" w Łodzi, w Augsburgu (RFN), we Francji, na Węgrzech i w ČSRS.

Jest w Aeroklubie Poznańskim jedyny w kraju (!) instruktor balonowy, inż. Stefan Makne. Czterech pilotów ma za sobą pomyślnie zdane egzaminy teoretyczne przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną na uprawnienia instruktora balonowego. Pomimo iż od tego egzaminu upłynęły trzy kwartały, nie mogą oni odbyć egzaminu praktycznego. Niełatwo bowiem zorganizować start balonu. Przeszkód jest wiele: to akurat wiatr wieje inaczej, niż wskazuje na to wyznaczony sektor lotów balonowych; to widzialność jest poniżej ustalonych przepisami 5 km, na co oburzają się szczególnie piloci w dniach słabych wiatrów — mogliby bowiem wtedy z powodzeniem latać przy widzialności 2 km; podstawa chmur też nie zawsze bywa na wymaganych 1 500 m lub wyżej, a przecież lot wykonywać można z powodzeniem do wysokości 400 m; niełatwo uzyskać zgodę na lot balonem; do tego dochodzą nieustanne trudności organizacyjno-finansowe. Komplikuje to organizowanie lotów, a przecież bez nich, bez nowych instruktorów i pilotów trudno sobie wyobrazić szkolenie nowych kadr i w ogóle rozwój tej dyscypliny.

Sekcja balonowa Aeroklubu Śląskiego liczy zaledwie 6 członków, w tym 3 licencjonowanych pilotów i 1 mechanika. Dysponują oni balonem gazowym „Pollena" o pojemności 2 200 m³. W ub. r. wykonali 6 lotów, próbując swych sił w zawodach na terenie CSRS i RFN.

Trzecią w kraju grupą balonową jest sekcja balonowa Aeroklubu Białostockiego, składająca się w zasadzie z członków Studenckiego Koła Balonowego przy Radzie Uczelnianej SZSP Filii Uniwersytetu Warszawskiego w Białymstoku. Białostoccy studenci dokonali rzeczy niezwykłej. Swoją przemyślnością i społecznym działaniem, przy pomocy miejscowych władz i instytucji oraz specjalistów balonowych z Poznania, zbudowali własny balon! Jest to balon gazowy o pojemności 2 200 m³ i nosi nazwę „Bielpo". Najbardziej zaangażowani w to przedsięwzięcie studenci w nagrodę polecieli wraz z balonem na IX Festiwal Młodzieży i Studentów w Hawanie, na dalekiej Kubie. „Bielpo" wykonał nad Hawaną dwa loty. Białostocki Klub Studentów skupia 20 członków, w tym 10 aktywnych, ale nie ma jeszcze licencjonowanych pilotów. Czterech jego członków przeszło jednak w ub. r. w Białymstoku kurs przygotowawczy pod kierunkiem Stefana Makne i Ireneusza Cieślaka z Poznania i pragnie ubiegać się o licencje pilota balonowego. Z powodu nie sprzyjającej pogody podczas tego kursu zdołano jednak wykonać zaledwie 2 z 10 zaplanowanych lotów. Kandydatom na instruktorów i pilotów potrzebne są więc loty i jeszcze raz loty.

Rok bieżący, chociaż nie zapowiada się zbyt różowo dla sportu balonowego, daje jednak pewne nadzieje na poprawę sytuacji. Mają wejść w życie nowe ustalenia o sektorach dla lotów balonowych. Piloci bardzo by chcieli, aby wraz z tym uwzględniono poprawki do przepisów wykonywania lotów, opracowanych przez Komisję Balonową APRL, które mają być przedstawione Aeroklubowi PRL i z kolei CZLC do zatwierdzenia. Zamierzenia na rok bieżący to m. in. wyszkolenie 8 pilotów, w tym 4 z Białegostoku, 4 z Katowic i 2 z Poznania; zorganizowanie zgrupowania szkolno-treningowego; zwiększenie liczby instruktorów; zmodyfikowanie istniejącego programu wyszkolenia balonowego; opracowanie instrukcji wykonywania lotów na balonach na ogrzane powietrze; zorganizowanie w kraju kilku zawodów, m. in. o Puchar „Głosu Robotniczego". Niewykluczone są też starty polskich pilotów i balonów za granicą, pod warunkiem, że nadejdą stamtąd interesujące zaproszenia.

Nowa Komisja Balonowa Aeroklubu PRL pod kierunkiem mgra inż. Wacława Umińskiego, składająca się z przedstawicieli wszystkich ośrodków balonowych w Polsce, już na swym pierwszym posiedzeniu zadeklarowała daleko idące starania w celu rozszerzenia działalności balonowej w naszym kraju. Według niej sekcje balonowe powinny powstać w dalszych aeroklubach regionalnych, zwłaszcza tych, które mają korzystne sektory dla lotów balonowych, takich jak Łódź (gdzie już powstaje sekcja), Kielce, Częstochowa, Toruń. Jeżeli dodać do tego Białystok i Katowice, mające także korzystne sektory lotów, można mówić o sporych potencjalnych możliwościach rozwoju sportu balonowego. Istniejące sekcje powinny być przy tym ogniwami rozwojowymi tej dyscypliny. Potrzebni są tylko dalsi działacze, którzy potrafią taką działalność powołać do życia i rozwijać ją. W Aeroklubie PRL jest klimat do rozwoju sportu balonowego, gorzej ze środkami. Jeśli teren będzie jednak chciał prowadzić na swoim terenie działalność balonową, centrala może mu tylko przyklasnąć. **HEK**

Zdjęcia: P. Elsztein i archiwum

TRENER



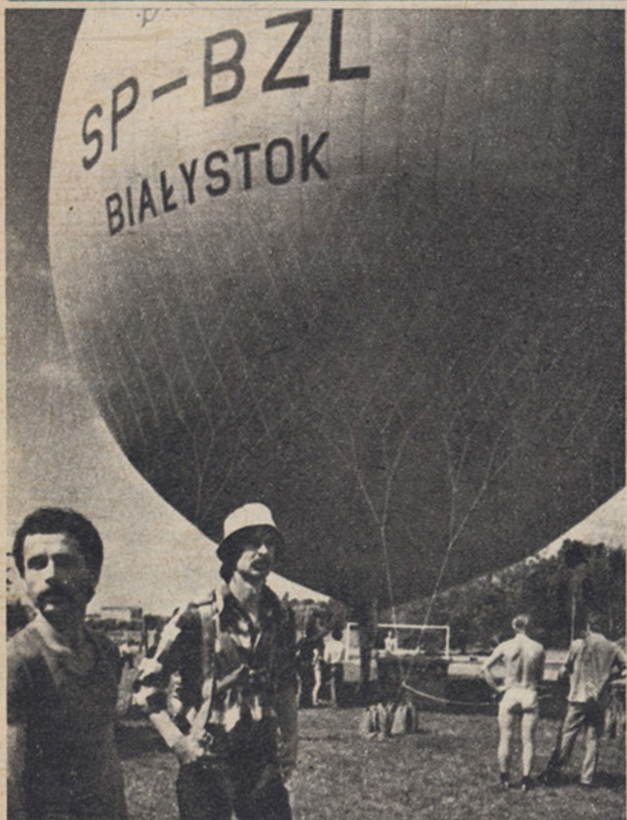
O **ZDZISŁAWIE DUDZIKU** (na zdjęciu autora) można by napisać książkę. Byłaby to książka niezwykle interesująca, barwna, pełna lotnictwa, taka jak życie tego znakomitego pilota, instruktora i wychowawcy lotniczej młodzieży.

Urodził się 18 grudnia 1930 r. w Warszawie. Jego dorosły kontakt z lotnictwem datuje się od września 1948 r., kiedy przekroczył mury Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Po ukończeniu dęblińskiej uczelni, jako młody oficer pilot służył w wojsku, gdzie latał na odrzutowych samolotach bombowych Il-28. 15 stycznia 1954 r. przeszedł do pracy w Aeroklubie Warszawskim jako instruktor samolotowy, a potem był wieloletnim szefem wyszkolenia. W aeroklubie poznał smak latania sportowego, które wkrótce pochłonęło go niemal bez reszty. Od pierwszych lotów wyczynowych na sportowych samolotach przejawiał niepospolity talent tak w lataniu nawigacyjnym, jak w akrobacji lotniczej.

Już w I Samolotowych Mistrzostwach Polski w 1955 r. pokonał najlepszych pilotów i jako pierwszy zdobył tytuł mistrza kraju. Aby skutecznie walczyć z najlepszymi, trzeba było wówczas latać bardzo dobrze po trasach i równie dobrze kręcić akrobację, jako że obie te dzisiejsze specjalności wchodziły do programu sportowego mistrzostw. Mistrzem kraju był jeszcze w 1960, 1963 i 1970 r. Począwszy od 1955 r. przez ponad dwadzieścia (!) lat zaliczał się do ścisłej czołówki najlepszych naszych pilotów samolotowych. Wielokrotnie zwyciężał w zawodach krajowych i z powodzeniem reprezentował barwy narodowe. Pomimo częstych startów w zawodach rajdowo-nawigacyjnych, nie zaniedbywał akrobacji. Był duszą i mózgiem Warszawskiej Trójki, znakomitego zespołu, którego podniebne ewolucje podziwiały dziesiątki tysięcy widzów podczas zawodów oraz przeróżnego rodzaju świąt i pokazów. Zauroczony sportem, nigdy nie zaniedbywał szkolenia lotniczego. Sam szkolił dużo i tak organizował szkolenie w macierzystym aeroklubie, by nie tylko nie kolidowało ono ze sportem, ale wręcz uzupełniało go. Szkolenie i sport, sport i szkolenie — to w jego mniemaniu sprawy tej samej rangi, nierozdzielne, składające się na pełnię aeroklubowej działalności.

1 października 1969 r. przeszedł do pracy w Wydziale Samolotowym Aeroklubu PRL, gdzie od początku do chwili obecnej pracuje na stanowisku starszego inspektora. Pełni





też obowiązki trenera samolotowej kadry narodowej. W tym okresie jego pracy zmieniło się wiele w sporcie samolotowym w Polsce. Wprowadzono w życie system ligowy i zasady awansu pilotów na podstawie rezultatów bezpośredniej rywalizacji w zawodach, opracowano nowe regulaminy zawodów, rozpoczęto doskonalenie kadry narodowej na obozach treningowych, powołano kadrę juniorów, która doskonali się m. in. na wspólnych zgrupowaniach

LOTNICY 35-lecia

z seniorami itp. Sport samolotowy wkroczył na nowe tory. Wiele jest w tym zasługi Z. Dudzika, który zajmuje się bezpośrednio tymi sprawami i nie szczędzi wysiłku dla rozwoju polskiego sportu samolotowego.

Jako trener zajmował się kadrami — akrobacyjną i rajdowo-nawigacyjną oraz juniorów. Prowadził obozy, kierował zawodami, uczył i wychowywał, wyłuskiwał i szlifował talenty. Sam nie rezygnował z zawodniczych startów. Czasu miał zawsze mało, ale teraz w domu był już tylko gościem. Zgrupowania, zawody, wyjazdy zajmowały mu wiele miesięcy w roku. Zaprzestał więc pracy z akrobatami, skupiając się na pilotach rajdowo-nawigacyjnych. Rezultaty systematycznej pracy z czołówką polskich pilotów były z każdym rokiem lepsze. Polscy piloci rośli w siłę. Nastąpił czas, by wylecieli na szersze wody. W 1977 r. po raz pierwszy wystartowali w światowej imprezie najwyższej rangi, II Mistrzostwach Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich w Wels. Przygotowywał ich do tego wielkiego egzaminu i był z nimi w Austrii. Rezultaty mistrzostw przeszły oczekiwania. Edward Popiołek zajął czwarte miejsce, a Krzysztof Lenartowicz — piąte. Zespołowo Polska wywalczyła wicemistrzostwo świata i srebrny medal. To było mocne uderzenie polskiego sportu samolotowego. Tuż po niewątpliwym sukcesie w Austrii, trener obmyślał już plan przygotowań do następnej imprezy — II Samolotowych Rajdowych Mistrzostw Świata w Coventry w 1978 r. Po roku intensywnych przygotowań trzy biało-czerwone „Wilgi" zameldowały się tym razem w Wielkiej Brytanii. I ten wielki debiut zakończył się jakże miłym dla nas sukcesem. Załoga Witold Świadek — Andrzej Korzeniowski wywalczyła wicemistrzostwo świata. Trener (dyplom nr 271 zawodowego trenera w sporcie samolotowym, wydany 28 kwietnia 1976 r. przez Akademię Wychowania Fizycznego we Wrocławiu) i tym razem nie poprzestał na tym co osiągnęli jego wychowankowie. Myślami jest już w Kanadzie, gdzie w br. Polacy walczyć będą w III Mistrzostwach Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Pełen wiary w nowe sukcesy naszych reprezentantów, rozpoczął już realizować precyzyjny plan przygotowań do tego występu.

Jaki jest trener, dzięki któremu polscy piloci samolotowi w ciągu kilku zaledwie lat wypłynęli na szerokie wody, dorównali światowej czołówce i sięgnęli po medale mistrzostw świata?

Przede wszystkim jest doświadczonym pilotem i instruktorem, wychowawcą, o czym już wspominałem. Jest także bardzo dobrym organizatorem. Potrafi pracować w zespole, współżyć, zrozumieć, pomóc. Przekazuje pilotom całą swoją wiedzę i doświadczenie. Jest autorytetem. Swą pracę stara się wykonać bardzo solidnie, jak najlepiej, z pełnym zaangażowaniem. Jest bezstronny. Kocha lotnictwo i młodzież, potrafi stworzyć miłą i mobilizującą do pracy atmosferę. Z wychowankami i podopiecznymi łączy go wspólne zaangażowanie i pełne zrozumienie metod i celów. W trenerskiej działalności nie wszystko układa się po różach. Trener potrafi jednak przekonać podopiecznych o nadrzędności celów, np. że o starcie w najważniejszych imprezach decydują wyłącznie umiejętności. Dostrzega kłopoty pilotów, złożoność ich charakterów, predyspozycje. W momencie ważnego startu — nie ingeruje w poczynania zawodników. Ma do nich zaufanie. Wyznaje zasadę, że jeżeli się ktoś przedtem nie nauczył, to nie nauczy się także w ostatniej chwili. Robi wiele, by pilot wsiadał do kabiny z uśmiechem, na psychicznym luzie, bez obciążającego balastu odpowiedzialności. Wszak sport w jego przekonaniu, to nie tylko trud mozolnych przygotowań, ale przede wszystkim wielka przygoda, zabawa, uśmiech życia, przyjemność.

Jakie są źródła sukcesów polskich pilotów? Są nimi w ocenie trenera przede wszystkim: uzdolniona młodzież, której trzeba tylko stworzyć warunki rozwoju oraz pełne, obopólne — zawodników i trenera — zrozumienie i zaangażowanie, dążenie do celu, ambicje sportowe, rzetelna, systematyczna i odpowiednio długotrwała, pełna osobistych wyrzeczeń praca.

HENRYK KUCHARSKI



NA ZDJĘCIACH: Model samolotu P-70 „,Tomahawk", autor Zbigniew Tołścik, lat 15, z MDK Koszalin, I miejsce w klasie makiet. Niżej: Model samolotu „Tempest-V", autor Janusz Malarski, lat 18, z Aeroklubowego Ośrodka Modelarskiego w Opolu, I miejsce w klasie makiet.

Zdjęcia: Tadeusz Zach

OGÓLNOPOLSKA WYSTAWA — RZESZÓW '78 „LĄDEM — MORZEM — POWIETRZEM"

Z inicjatywy Ministerstwa Oświaty i Wychowania zorganizowana została w Rzeszowie II Ogólnopolska Wystawa Twórczości Technicznej Uczestników Placówek Wychowania Pozaszkolnego i Szkół Ogólnokształcących pod hasłem „Lądem — Morzem — Powietrzem".

Organizatorami wystawy są: Ministerstwo Oświaty i Wychowania, Główna Kwatera ZHP, Zarząd Główny LOK, redakcja miesięcznika „Młody Technik", Naczelna Organizacja Techniczna, Centralna Składnica Harcerska oraz z Rzeszowa: aeroklub, Zarząd Wojewódzki LOK, Wojewódzki Klub Techniki i Racjonalizacji, Polskie Radio i Telewizja, Okręgowe Przedsiębiorstwo Rozpowszechniania Filmów, Redakcja „Nowin", Kuratorium Oświaty i Wychowania, Wojewódzka Pracownia Dydaktyczno-Techniczna.

„Celem wystawy, która ma charakter konkursu, jest rozbudzenie zainteresowań technicznych i inicjatyw twórczych młodzieży szkolnej, rozwijanie myśli konstruktorskiej i ruchu racjonalizatorskiego wśród młodzieży, szeroka popularyzacja dorobku politechnicznego placówek wychowania pozaszkolnego, podstawowych i ponadpodstawowych szkół ogólnokształcących prowadzących działalność politechniczną w ramach zajęć pozalekcyjnych, wymiana doświadczeń, porównanie wyników pracy dydaktyczno-wychowawczej i popularyzacja dorobku poszczególnych placówek" (cytat z REGULAMINU WYSTAWY).

Wystawę poprzedził konkurs prac, na który nadesłano 276 eksponatów z 47 placówek. Modeli było łącznie 155, w tym 73 lotnicze i rakietowe, 50 szkutniczych i 32 kołowe. Każda placówka mogła dostarczyć do konkursu 10 prac: 5 w kategorii młodzików (do lat 15) i 5 w kategorii juniorów (do lat 19).

Oprócz modeli makiet w konkursie brały udział także prace z zakresu radiotechniki, elektroniki, cybernetyki, przemysłu i urbanistyki, a także rozwiązania techniczne usprawniające sprzęt gospodarstwa domowego bądź nowe pomysły z tej dziedziny. Tych ogólnotechnicznych eksponatów nadesłano aż 121. Komisja pracowała 3 dni — 15—16—17 listopada — oceniła 276 prac, z których 189 zakwalifikowała do ekspozycji. W modelarstwie lotniczym nie stwierdzono żadnych nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych, natomiast na podkreślenie zasługuje ładne wykończenie i wysoka estetyka większości prac.

Komisja oceny eksponatów została dobrana tak, aby w jej składzie byli specjaliści z zakresu prezentowanych działów i tematów.

Przewodniczył komisji doc. dr inż. Wojciech Sadowski — z Wojewódzkiego Klubu Techniki i Racjonalizacji w Rzeszowie. Dwaj członkowie komisji z upoważnieniami do oceny modeli lotniczych reprezentowali aeroklub: mgr Ryszard Lechforowicz — pełnił równocześnie obowiązki sekretarza — i mgr inż. Felicjan Dzierżanowski.

Zarząd Wojewódzki LOK w Rzeszowie oddelegował do pracy w komisji także dwóch sędziów (Andrzeja Batora i Mirosława Haderę) — z uprawnieniami do oceny modeli szkutniczych i kołowych. Warszawę reprezentowali: mgr Stanisław Jaworowski — st. wizytator MOiW, Bogdan Gabrysiak — Centralna Komisja Modelarska ZG LOK, mgr inż. Janusz Gierczyński — Główna Kwatera ZHP. Pozostali członkowie: mgr inż. Jerzy Karbowski — OW NOT Rzeszów, mgr Henryk Krzciuk — wizytator KOiW Kraków, mgr Antoni Cyrek i mgr Tadeusz Zach — wizytatorzy wychowania technicznego z KOiW Rzeszów — zajmowali się głównie oceną eksponatów ogólnotechnicznych, pozamodelarskich. Funkcję komisarza wystawy pełnił Zdzisław Baniak — dyrektor Wojewódzkiej Pracowni Dydaktyczno-Technicznej w Rzeszowie.

Przyznano 16 nagród I, 21 nagród II, 23 nagrody III oraz 10 wyróżnień. Współorganizatorzy ufundowali także nagrody specjalne dla zwycięskich placówek w postaci pucharów i cennych nagród rzeczowych. Fatalna pogoda uniemożliwiła skorzystanie z nagrody specjalnej Aeroklubu Rzeszowskiego, jaką był przelot samolotem nad Rzeszowem dla 19 zwycięzców w poszczególnych działach i tematach.

W klasyfikacji placówek I, II i III miejsca zajęły kolejno: Pałac Młodzieży w Tarnowie, Szczecinie i Warszawie. IV m. — MDK w Koszalinie, V m. — Koło Lotnicze Zespołu Szkół Rolniczych w Łańcucie, VI m. — Szkoła Podstawowa nr 2 w Łańcucie, VII m. — Pałac Młodzieży w Katowicach, VIII m. — Ognisko Pracy Pozaszkolnej w Sosnowcu, IX m. — MDK Częstochowa, X m. — XXV Liceum Ogólnokształcące Łódź. Uczestniczyło 47 placówek.

W dziale modelarstwa lotniczego i rakietowego indywidualne nagrody i wyróżnienia przedstawiają się następująco:

- **Makiety:**
  Zbigniew Tołścik, lat 15, z MDK Koszalin — I miejsce
  Janusz Malarski, lat 18, z Ośr. Model. Opole — I miejsce
  Ryszard Psiuch, lat 12, z MDK Koszalin — II miejsce
  Grzegorz Suligo, lat 15, z PM Łódź — III miejsce
- **Rakiety i rakietoplany:**
  Bolesław Szeremeta, lat 18, z KL Zesp. Szk. Rol. Łańcut — I miejsce
  Bogusław Dziuban, lat 17, z MDK Przemyśl — II miejsce
- **Modele zdalnie kierowane:**
  Andrzej Nowakowski, lat 17, z PM Szczecin — I miejsce
  Andrzej Adryjański, lat 14, z MDK Częstochowa — II miejsce
  Ryszard Dzięgiel, lat 17, z PM Kraków — III miejsce
  Jerzy Owoc, lat 15, z KL Zesp. Szk. Rol. Łańcut — III miejsce
  Mariusz Rachwał, lat 16, z MDK Zamość — III miejsce
- **Szybowce latające:**
  Dariusz Parkitny, lat 15, z Ogn. Pozaszk. Sosnowiec — I miejsce
  Adam Mościński, lat 11, z Ogn. Pozaszk. Sosnowiec — II miejsce
  Tomasz Wójcik, lat 13, z Ogn. Pracy Pozaszkolnej Sosnowiec — III miejsce
  Grzegorz Madej, lat 14, z PM Łódź — III miejsce
- **Modele na uwięzi:**
  Piotr Barcz, lat 15, z PM Szczecin — II miejsce
  Zbigniew Cec, lat 18, z KL Zesp. Szk. Rol. Łańcut — II miejsce
  Janusz Kapusta, lat 15, z Ogn. Pracy Pozaszkolnej Częstochowa — III miejsce
  Bogdan Cieleń, lat 17, z KL Zb. Szk. Gm. Tyczyn — III miejsce
- **Plastykowe modele lotnicze:**
  Jacek Więcław, lat 14, z MDK Kraków, ul. Józefa 12 — wyróżnienie.

Otwarcia wystawy dokonał w dniu 1 grudnia ub. r. dyrektor generalny MOiW Stanisław Bogdanowicz, z udziałem przedstawicieli władz partyjnych, administracyjnych i oświatowych oraz licznie zgromadzonej młodzieży, instruktorów, dziennikarzy i zwiedzających. Imprezę uświetniono pokazami modeli samolotów zdalnie kierowanych z napędem elektrycznym w sali wystawowej oraz modeli rakiet, balonu na ogrzane powietrze i akrobacyjnych modeli samolotów na uwięzi na boisku szkolnym. Podziw zebranych budził pierwszy w Rzeszowie pokaz lotu modelu śmigłowca zdalnie kierowanego w wykonaniu zawodników z Aeroklubu Kieleckiego.

Uroczystości otwarcia wystawy poprzedziła konferencja prasowa, która odbyła się z udziałem dziennikarzy, instruktorów, autorów prac i organizatorów imprezy w pomieszczeniach gościnnego Zespołu Szkół Budowlanych w Rzeszowie.

MARCIN WOLICKI

ŚWIATOWE REKORDY MODELARSKIE I OSIĄGNIĘCIA POLSKIE

Numer rekordu	Konkurencja	Rekord światowy	Nazwisko	Państwo	Data	Rekord Polski	Nazwisko	Data
	KATEGORIA F2 — MODELE LATAJĄCE NA UWIĘZI							
	Klasa F2A — modele samolotów na uwięzi z silnikiem tłokowym (prędkość)							
27	Kat. I silnik do 2,5 cm³	290,3 km/h	S. Żydkow	ZSRR	22.09.75	266,7 km/h	**A. Rachwał**	20.08.74
28	Kat. II silnik od 2,5—5 cm³	288,95 km/h	Mc. Donald	USA	15.11.64	178,2 km/h	**H. Bazylewicz**	28.07.55
29	Kat. III silnik od 5—10 cm³	316,612 km/h	A. Kuźniecow	ZSRR	30.09.62	192,5 km/h	**A. Rachwał**	29.07.59
	Klasa F2A — modele samolotów na uwięzi z silnikiem odrzutowym (prędkość)							
30	Silnik odrzutowy — prędkość	395,64 km/h	L. Lipiński	ZSRR	6.12.71	192,5 km/h	**S. Skotniczny**	10.09.55
	KATEGORIA F3 — MODELE LATAJĄCE ZDALNIE STEROWANE							
	Klasa F3A — modele samolotów zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
20	Długotrwałość	14 h 47'50"	R. Weber	USA	10—11.06.78	4 h 29'42"	**J. Kosiński**	14.11.71
21	Odległość w linii prostej	428 km	R. Weber	USA	16.08.75	—	—	—
22	Wysokość	8208 m	M. Hill	USA	9.09.71	2000 m	**M. Barylski**	12.10.78
23	Prędkość	343,92 km/h	W. Mjakinin	ZSRR	21.09.71	—	—	—
31	Odległość w obwodzie zam.	683 km	R. Weber	USA	31.05.76	60 km	**M. Barylski**	30.04.78
	Klasa F3A — modele wodnosamolotów zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
48	Długotrwałość	7 h 56'23"	R. Weber	USA	3.06.77	1 h 22'30"	**M. Barylski**	1.04.78
49	Odległość w linii prostej	244,8	R. Weber	USA	8.10.77	32 km	**M. Barylski**	2.04.78
50	Wysokość	5651 m.	M. Hill	USA	3.09.67	1100 m	**M. Barylski**	4.08.78
51	Prędkość	294,98 km/h	W. Mjakinin	ZSRR	25.09.71	—	—	—
52	Odległość w obwodzie zam.	508 km	R. Weber	USA	2.09.77	83 km	**M. Barylski**	1.04.78
	Klasa F3B — modele szybowców zdalnie sterowanych							
24	Długotrwałość	25 h 44'8"	W. Mjakinin	ZSRR	30.09.—1.10.73	8 h 06'08"	**E. Rogowski**	30.09.78
25	Odległość w linii prostej	51,28 km	J. Hiner	USA	24.05.75	—	—	—
26	Wysokość	1521 m	R. Smith	USA	2.09.68	1275 m	**J. Bury**	18.07.63
33	Prędkość	390,92 km/h	W. Sitar	Austria	18.06.77	—	—	—
34	Odległość w obwodzie zam.	624,5 km	E. Svoboda	CSSR	26.06.78	—	—	—
	Klasa F3C — modele śmigłowców zdalnie sterowanych z silnikiem tłokowym							
35	Długotrwałość	1 h 45'	H. Pallman	RFN	13.07.74	—	—	—
36	Odległość w linii prostej	2,509 km	N. Rambo	USA	26.01.74	—	—	—
37	Wysokość	1058 m	H. Pallman	RFN	31.07.74	—	—	—
38	Prędkość	56,484 km/h	H. Bitner	USA	17.10.76	—	—	—
39	Odległość w obwodzie zam.	11,5 km	D. Schlueter	RFN	20.07.70	—	—	—
	Klasa F3E — modele zdalnie sterowane z napędem elektrycznym							
	Długotrwałość	—	—	—	—	34'30"	**W. Jakubowski**	26.09.78

SAMOLOTY LOTU

(DOKOŃCZENIE Z N-RU 1)



Samolot PWS-24 „Filip" z 1933 r.

PWS-24/24 BIS

Próby wprowadzenia do komunikacji lotniczej sprzętu produkcji krajowej rozpoczęto konkursem ogłoszonym w 1927 r. Samolotem spełniającym jego warunki był zbudowany w 1929 r. PWS-20 (druga nagroda). Użytkowanie wstępne w LOCIE dwóch egzemplarzy zmodyfikowanej wersji PWS-20 bis wykazało potrzebę wykonania zmian i uzupełnień, których nie wykonano. Wkrótce podjęto kolejną inicjatywę, budując samolot PWS-21 bis, który w 1931 r. przekazano do próbnego użytkowania w PLL LOT. Po locie zapoznawczym samolot zwrócono do wytwórni, zamawiając ulepszoną jego odmianę — PWS-24. W 1932 r. samolot przeszedł 100-godzinne próby eksploatacyjne, w wyniku których uznano go za zwycięzcę konkursu na następcę Junkersa F-13. Prototyp ten zajął 1 miejsce w wyścigu samolotów pasażerskich, zorganizowanym w ramach międzynarodowego mityngu lotniczego w Warszawie, potwierdzając znaczne już możliwości krajowego przemysłu lotniczego.

Na początku 1932 r. LOT otrzymał 5 seryjnych samolotów PWS-24, które od 1 maja 1933 r. wprowadzono do krajowych linii lotniczych. Otrzymały one znaki rejestracyjne: SP-AJF, -G, -H, -J, -K i imiona „Filip", „Gienek", „Hipek", „Jacek", „Kazik".

W związku z pojawieniem się tendencji zwiększania mocy silników i prędkości samolotów pasażerskich, Podlaska Wytwórnia Samolotów zmodyfikowała prototyp, zabudowując nowy silnik. Wersję oznaczono symbolem PWS-24 bis. LOT w latach 19.4—35 zakupił 5 egz. PWS-24 bis, które otrzymały znaki rejestracyjne: SP-AMN, -O, -P, -R, -S i od 1933 r. zastąpiły na liniach krajowych PWS-24. Te ostatnie po niezbędnych modyfikacjach przeszły do służby aerofotogrametrycznej i służyły do 1938 r. Samoloty PWS-24 bis użytkowane były w LOCIE przez 1935 r. i w początkach 1936 r. zostały wycofane z komunikacji pasażerskiej. Egzemplarz SP-AMR jeszcze w 1935 r. sprzedano wojsku, gdzie służył jako samolot sztabowy Dowództwa Lotnictwa. Egzemplarze SP-AJH i SP-AMN skasowano w latach 1936—37, a SP-AMO po zakupieniu przez Ligę Morską i Kolonialną służył jako samolot dyspozycyjny. Przekazany do 1 Pułku Lotniczego uległ rozbiciu. Samoloty SP-AMP i SP-AMS służyły do celów fotogrametrycznych do wybuchu wojny. SP-AMP uszkodzony został podczas ewakuacji koło Brześcia i tam pozostawiony, zaś SP-AMS ewakuowano do Rumunii, gdzie wykorzystywany był do celów aerofotogrametrycznych.

Podlaska Wytwórnia Samolotów opracowała szybki, 5-miejscowy samolot PWS-54. Prototyp PWS-54 ze znakami SP-HAY w połowie 1933 r. skierowano do próbnego użytkowania w LOCIE. Z uwagi na zbyt mały ciężar użyteczny, mały zasięg oraz zbyt długi dobieg dość szybko został wycofany z LOTU i pozostał w wytwórni.

Obok wspomnianej wytwórni spory wkład w wysiłek stworzenia krajowej bazy sprzętu lotniczego miały wytwórnie „Plage i Laśkiewicz", PZL i RWD. Pierwsza z nich zgłosiła na konkurs samoloty „Lublin R-XI" i „Lublin R-XVI", jako konkurentów samolotu PWS-20 i PWS-24. Samolot „Lublin R-XVI" był poddany próbom eksploatacyjnym w LOCIE, podczas których wylatał 12,5 tys. km. Pod względem własności eksploatacyjnych był równorzędnym partnerem zwycięzcy konkursu — PWS-24. Wersja sanitarna R-XVI zajęła 1 miejsce w konkursie lotnictwa sanitarnego w Madrycie. Propozycją Państwowych Zakładów Lotniczych (PZL) był trójsilnikowy PZL-27, zaprojektowany przez twórcę PWS-54 inż. Z. Ciołkosza i najnowocześniejszy w okresie międzywojennym prototyp PZL-44 „Wicher". Oba samoloty nie spełniły pokładanych nadziei i po krótkich próbach w LOCIE zostały zwrócone wytwórniom. Kolejną propozycja dla LOTU miał być samolot wykonany w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych — RWD-11, który nie został zaakceptowany i nie przeszedł nawet prób eksploatacyjnych.

Charakterystyka: Jednosilnikowy grzbietopłat konstrukcji mieszanej. Płat konstrukcji drewnianej, dwudźwigarowy z pokryciem sklejkowym. Kadłub konstrukcji kratownicowej z rur stalowych, kryty płótnem, w części przedniej blachami aluminiowymi. Podwozie bezosiowe, trójgoleniowe o szerokim rozstawie kół. Silnik — PWS-24 9 cylindrowy, gwiazdowy chłodzony powietrzem oraz Skoda Wright Whirlwind I 5 o mocy 240/220 KM. PWS-24 bis — 9 cylindrowy gwiazdowy, chłodzony powietrzem Pratt-Whitney Wasp Junior TB o mocy 420/400 KM.

Wymiary, masy i osiągi: R — 15 m, L — 9,65 m, H — 2,95 m, F — 31,75 m^2, Q w — 1167 kg (PWS-24), 1120 kg (PWS-24 bis), Q c — 1867 kg (PWS-24), 2000 kg (PWS-24 bis), V max. — 185 km/h (PWS-24), 225 km/h (PWS-24 bis), V przel. — 160 km/h (PWS-24), 180 km/h (PWS-24 bis), P — 3300 m (PWS-24), 5000 m (PWS-24 bis), Z — 750 km (PWS-24), 700 km (PWS-24 bis). Załoga — 1—2, pasażerowie 4—5 osób. Lata eksploatacji — 1933—35 r.

Malowanie: Samolot PWS-24 (i 54) pomalowany był na kolor srebrny, przednia część kadłuba do kabiny pasażerskiej włącznie, na kolor ciemnooliwkowy. Płat miał kolor sklejki pokrytej lakierem bezbarwnym. Wszystkie napisy i znaki rejestracyjne — czarne.



Samolot Tu-134A Zdjęcie: L. Zielaskowski

TUPOLEW TU-134/134A

Pięć pierwszych samolotów Tu-134 wprowadził LOT na linie w 1969 r. Weszły do eksploatacji na linie zagraniczne, stopniowo usuwając z nich samoloty Il-18 i An-24W.

Tu-134 powstał z rozwinięcia samolotu Tu-124 i został oblatany w 1963 r. Następnie Tu-134 został zastąpiony w 1970 r. ulepszoną wersją Tu-134A, różniącą się od protoplasty dłuższym o 2,1 m kadłubem i silnikami z odwracaczami ciągu w miejsce stosowanych w Tu-134 spadochronów hamujących. Tu-134 był pierwszym samolotem odrzutowym, wprowadzonym przez LOT do eksploatacji. Pierwsze pięć samolotów Tu-134A pojawiło się w LOCIE w 1973 r.

Charakterystyka: Metalowa konstrukcja półskorupowa. Płat pięciodzielny dwudźwigarowy o skosie 35°, zaopatrzony w klapy — poszerzacze, interceptory i klapę krokodylową. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Kabina ciśnieniowa. Przy oknach nad skrzydłem 4 wyjścia awaryjne. Tu-134A ma dodatkowy zespół napędowy TA-8. Statecznik poziomy przestawialny. Układ sterowania ze wzmacniaczem hydraulicznym oraz tłumikiem wahań kierunkowych ułatwia pilotaż w burzliwej atmosferze i lądowanie z bocznym wiatrem. System odlodzenia natarcia krawędzi skrzydeł i statecznika pionowego oraz chwytów powietrza do silnika. Podwozie trójzespołowe, wciągane hydraulicznie w kadłub i gondole na skrzydłach (typowe dla samolotów Tupolewa). Koła przednie zdwojone, sterowane hydraulicznie. Podwozie główne z wózkami 4-kołowymi. Koła z hamulcami tarczowymi, z urządzeniem przeciwpoślizgowym. Silniki turboodrzutowe dwuprzepływowe 2 × D-30 o ciągu 5000—6000 kg każdy.

Wymiary, masy i osiągi: R — 29,01 m, L — 34,95 m (L — 37,047 m), H — 9,02 m (H — 9,14 m). F — 127,3 m^2, Q w — 27 160 kg (28 630 kg), Q c — 44 500 kg (47 000 kg), V max. — 900 km/h (885 km/h), V przel. — 750—870 km/h, P — 12 000 m (11 900 m), Z — 1950—3380 km (1740—2770 km). Załoga — 4, pasażerowie — 72 osoby. Lata eksploatacji: od 1969 do dziś (wymiary w nawiasach odnoszą się do Tu-134 A).

Malowanie: wg systemu stosowanego w LOCIE od roku 1969 do chwili obecnej.



Samolot Il-62

ILIUSZYN IŁ—62

Największym i najnowocześniejszym somolotem, wprowadzonym przez LOT do komunikacji lotniczej w 1972 r., jest odrzutowy Il-62, zabierający na pokład 168 pasażerów. Samolot ten został oblatany w 1962 r. Na liniach AEROFŁOTU Il-62 zainaugurował loty w lipcu 1968 r. na trasie Moskwa — Nowy Jork. Obecnie samolot eksploatowany jest przez wielu przewoźników, m.in. CSRS, NRD, Egipt.

Pierwsze dwa Iły-62 weszły do regularnej eksploatacji na liniach do Rzymu, Londynu, Paryża i Moskwy od 15.V.1972 r. W 1973 r. rozpoczęto eksploatację samolotów Il-62 na regularnej linii lotniczej Warszawa — Nowy Jork (7270 km), o w 1977 r. na najdłuższej linii LOTU: Warszawa — Bagdad — Dubaj — Bombaj — Bangkok (10 300 km). W chwili obecnej LOT dysponuje 7 samolotami Il-62: SP-LAA „Mikołaj Kopernik", SP-LAB „Tadeusz Kościuszko", SP-LAC „Fryderyk Chopin", SP-LAD „Kazimierz Pułaski", SP-LAE „Henryk Sienkiewicz", SP-LAF „Adam Mickiewicz", SP-LAG „Maria Curie-Skłodowska".

Charakterystyka: Czterosilnikowy dolnopłat konstrukcji metalowej. Płat trapezowy ze skosem 35° i charakterystycznym uskokiem na krawędzi natarcia. Konstrukcja trójdźwigarowa z pracującym pokryciem Lotki trójdzielne sterowane ręcznie. Przed klapami na każdym skrzydle umieszczone są dwa spoilery. Krawędzie natarcia, płatów i usterzenia odladzane gorącym powietrzem. Kadłub konstrukcji półskorupowej. Na pokładzie znajduje się 5 toalet, wyposażonych w umywalnie z gorącą i zimną wodą, kuchnia pokładowa wyposażona w urządzenia grzejne i chłodnicze. Kabiny hermetyzowane. Temperatura w kabinach utrzymywana automatycznie. Podwozie trójzespołowe ze sterowanym zespołem przednim, główne wyposażone w automaty przeciwpoślizgowe. Silniki turbowentylatorowe 4 × NK-8-4 o ciągu statycznym 10 500 kG każdy. Zewnętrzne wyposażone w urządzenia do odwracania kierunku ciągu podczas lądowania. Automatyczny układ nawigacyjny, sterowany przez komputer, pozwala zaprogramować całą trasę lotu łącznie z podejściem do lądowania do wysokości 60 m.

Wymiary, masy i osiągi: R — 43,30 m, L — 53,12 m, H — 12,35 m, F — 279,0 m^2, Q w — 69 400 kg, Q c — 162 000 kg, V max. — 870 km/h, V przel. 820 km/h, P — 12 840 m, Z — 6000 km. Załoga — 5, pasażerowie — 168 osób. Lata eksploatacji: od 1972 r. do dziś.

Malowanie: wg systemu stosowanego w LOCIE od 1972 r. aż do nowego sposobu malowania wprowadzonego w 1977 r.



Samolot An-12 Zdjęcie: J. Czerniak

ANTONOW AN—12

Począwszy od 1967 r., corocznie, na krótki okres do przewozów towarów sezonowych (głównie owoców) do krajów skandynawskich i Anglii LOT wypożycza z AEROFŁOTU lub wojska samolot transportowy An-12.

Samolot An-12 używany jest m.in. w Algierze, Egipcie, Iraku, Indonezji, Indiach i na Kubie.

Charakterystyka: Czterosilnikowy grzbietopłat, konstrukcji metalowej, półskorupowej. Płat dwudźwigarowy, wyposażony w instalację odlodzeniową. Ma urządzenia do radionawigacji bez widoczności ziemi oraz radar. W tylnej uniesionej części kadłuba znajdują się drzwi towarowe (otwierane do wewnątrz) z opuszczaną rampą. Podwozie trójzespołowe. Podwozie główne (dwa zespoły czterokołowe) wciągane w specjalne gondole, zamocowane na zewnątrz kadłuba. Silniki turbośmigłowe 4 × AI-20 K o mocy startowej 4000 KM każdy. Śmigło czterołopatowe AW-68 przestawialne na chorągiewkę i wsteczny ciąg.

Wymiary, masy i osiągi: R — 38,00 m, L — 31,1—36,95 m, H — 9,83—10,53 m, F — 121—7 m^2, Q w — 30 500 kg, Q c — 54 000 kg, V max. — 610 km/h, V przel. — 585 km/h, P — 10 200—11 000 m, Z — 3400—5700 km. Załoga — 3—5 osób. Masa użyteczna — 16 000—20 000 kg. Lata eksploatacji — od 1967 r. do dziś.

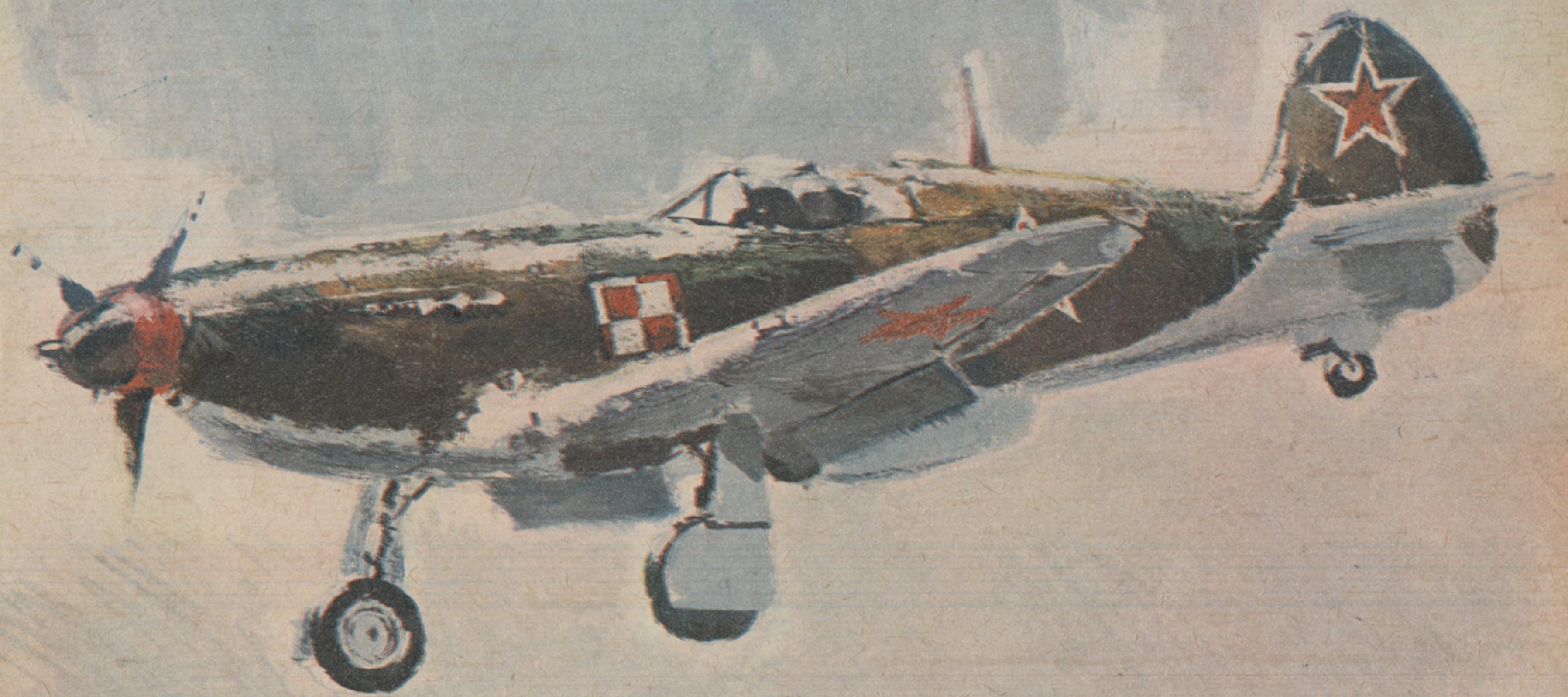
Malowanie: Grzbiet kadłuba i powierzchnie górne — białe, dół w kolorze srebrnym. Z boku kadłuba, na wysokości okna i z boku gondol silnikowych, pas w kolorze czerwonym. Grzbiet kadłuba przed kabiną — czarny. Na usterzeniu znak LOTU.

Opracował: KAMIL NOWICKI

Porównanie kabin pasażerskich samolotów: pierwszego lotowskiego Fokkera F-VII sprzed wojny i obecnie użytkowanego Il-62. Zdjęcie: M. Kobrzyński







Rys. GRZEGORZ NIEWCZAS

WARSZAWA WOLNA!

Cała Polska jak długa i szeroka czekała na wyzwolenie swej stolicy spod okupacji hitlerowskiej. Nastąpiło to 17 stycznia 1945 r. Zanim popłynęła w eter radosna dla wszystkich wiadomość, dowódca 1 Armii Wojska Polskiego gen. Stanisław Popławski nadał o godzinie 14 przez radio meldunek do prezydenta Krajowej Rady Narodowej i dowódcy 1 Frontu Białoruskiego, że Warszawa została wyzwolona.

W tym miejscu godzi się przypomnieć w telegraficznym skrócie, iż wojska prawego skrzydła 1 Frontu Białoruskiego, nacierając na kierunku warszawsko-poznańskim w ramach operacji wiślańsko-odrzańskiej, otrzymały zadanie wyzwolenia Warszawy. Plan operacji warszawskiej przewidywał wykonanie siłami 47 i 61 armii oraz 2 armii pancernej gwardii dwustronnego oskrzydlenia Warszawy, natomiast zadanie zlikwidowania warszawskiego zgrupowania nieprzyjaciela i opanowania Warszawy otrzymała 1 Armia Wojska Polskiego. Dzięki manewrowi oskrzydlającemu, który zmusił dowództwo niemieckie do wycofania swych głównych sił z Warszawy, opór nieprzyjaciela w stolicy Polski nie był duży i działania przebiegały w szybkim tempie.

Trzy polskie pułki lotnicze wspierały i osłaniały wojska 1 Armii Wojska Polskiego. Nie tylko. Dwa dni po wyzwoleniu stolicy piloci polscy osłaniali również defiladę wojskową.

Tamte dni sprzed 39 lat odtworzyliśmy w oparciu o rozmowy, notatki, relacje lub publikowane wspomnienia czterech pilotów 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa": kpt. **Medarda Koniecznego**, ppor. **Michała Jakubika**, chor. **Edwarda Chromego** oraz chor. **Stefana Łazara**. Stopnie wojskowe podano z okresu wyzwolenia Warszawy.

Przypomnijmy:

kpt. pil. **Medard Konieczny** wykonał 14 lotów bojowych. Obecnie płk pil. w stanie spoczynku.

ppor. pil. **Michał Jakubik** wykonał 17 lotów bojowych. W latach następnych generał brygady pilot. Zmarł w 1966 r.

chor. pil. **Edward Chromy** wykonał 58 lotów bojowych. Stoczył dwie walki powietrzne. Obecnie płk dypl. pil. w stanie spoczynku.

chor. pil. **Stefan Łazar** wykonał 57 lotów bojowych. Stoczył dwie walki powietrzne i uszkodził samolot niemiecki. Obecnie płk pil. w stanie spoczynku.

Podaliśmy tylko dwa względnie trzy najważniejsze fakty z życiorysu lotniczego każdego ze wspomnianych pilotów. Do biografii i wspomnień wyżej wymienionych pilotów powrócimy.

17 stycznia

Piloci 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" wykonali kilka lotów bojowych, w czasie których między innymi: osłaniali samoloty 3 Pułku Lotnictwa Szturmowego podczas rozpoznania i bombardowania wyznaczonych celów, ostrzeliwali piechotę nieprzyjaciela, prowadzili ataki szturmowe. Rozpoznali drogi na południe i zachód od Błonia, Leszna, Sochaczewa i Wyszogrodu.

Kpt. pil. Medard Konieczny. *Warszawa została wyzwolona. Z tej okazji wydano rozkaz, polecając odczytać go w eskadrach. Na więcej nie było czasu — działania toczyły się dalej. Zadań nam nie ubywało, przeciwnie, przybywało. Przez Wisłę przelewało się morze tyłowych formacji armii i dywizji. Saperzy budowali nowe przeprawy. Jednocześnie przez zamarzniętą rzekę ciągnęły z Pragi tłumy ludzi. Naszym zadaniem było ubezpieczać te manewry z powietrza. I to w ciągu całego dnia. Musieliśmy nieustannie patrolować rejon Warszawy. Jednocześnie dowództwo armii domagało się wiadomości o nieprzyjacielu. Należało rozpoznać główne kierunki jego odwrotu: czy jest głęboki, czy też wróg będzie się starał zatrzymać postępy naszych wojsk na jakiejś rubieży. Prowadziliśmy więc wraz ze szturmowcami intensywne rozpoznanie. Samoloty tego dnia krążyły niczym szkolne maszyny w kręgu. Piloci lądowali, składali meldunek z wykonanego zadania, wypijali szklankę herbaty, wypalali papierosa i skoro tylko ich samoloty uzupełniono paliwem, znów wyruszali w powietrze.*

Dowódca 1 pułku „Warszawa" płk Taldykin w rozmowie z zastępcą dowódcy pułku do spraw pol.-wych. kpt. pil. Medardem Koniecznym.



18 stycznia

4 dywizja lotnicza otrzymała rozkaz przejścia w pełni do dyspozycji dowódcy 1 Armii Wojska Polskiego. Podjęła ona osłonę rejonu Warszawy i przepraw na Wiśle, przez które nieustannie szły na zachód tysiące żołnierzy radzieckich i polskich wraz z pojazdami bojowymi. Przeprawy te były bardzo widoczne z powietrza i narażone na uderzenia lotnicze. Tego dnia 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa" osłaniał przeprawy wojsk własnych na Wiśle, na szosie Warszawa-Błonie jak również osłaniał wojska własne patrolowaniem nad Warszawą.

Naczelny dowódca WP gen. broni Michał Rola-Żymierski rozkazał dowódcy 4 dywizji lotniczej zorganizować osłonę z powietrza defilady jednostek Wojska Polskiego w dniu 19 stycznia oraz przepraw na Wiśle w Warszawie.

Kpt. pil. Medard Konieczny. *Na podstawie przeprowadzonych przez nas rozpoznań dowódca armii doszedł do wniosku, że niemieckie wojska zostały rozbite doszczętnie i w nieładzie wycofują się na zachód. O stawianiu oporu na razie nie ma mowy. Naszym więc zadaniem była obrona przepraw na Wiśle, rejonu*

Warszawy oraz szosy w kierunku Warszawa-Błonie. Dowódca chciał jak najszybciej wszystkie siły przerzucić na zachodni brzeg Wisły i dlatego obrona z powietrza tego rejonu nabierała szczególnego znaczenia. Zadanie to można było wykonać jedynie przez całodzienne patrolowanie, a więc w sposób nieekonomiczny. Lotnisko nasze leżało za daleko od Warszawy, aby działać w alarmie. Natychmiast po śniadaniu zarządzono odprawę pilotów. Podano zadania na dzień dzisiejszy, podzielono rejon na odcinki i poprzydzielano pary do poszczególnych odcinków. Było to bardziej efektywne niż patrolowanie kluczami w większym odcinku, tym bardziej że liczono się raczej z możliwością działania niemieckich samolotów rozpoznawczych, a nie zespołów bombowych. Gdyby jednakże ukazał się jakiś większy zespół, miały go atakować wszystkie samoloty znajdujące się w powietrzu, zaalarmowane przez parę, która pierwsza spotka nieprzyjaciela.

Ppor. pil. Michał Jakubik. *Ten dzień pamiętam dość dobrze. Lot bojowy wykonywałem samolotem nr 12, na którym latał Oleg Matwiejew. Zadanie postawione przez moją parę można by określić krótko: osłaniać ruchy wojsk własnych i patrolować nad stolicą. Cały lot od startu do lądowania trwał około pięćdziesięciu minut i przeprowadzony został w godzinach popołudniowych.*



Ppor. pil. Michał Jakubik dzieli się wrażeniami po kolejnym locie bojowym.

Był to mój pierwszy lot nad Warszawą od jej wyzwolenia. Z powietrza stolica sprawiała wrażenie przygnębiające. Podczas obserwowania zniszczonego miasta nasuwały się chwilowe wątpliwości, czy będzie można je w krótkim czasie przywrócić życiu, usunąć gruzy i na ich miejscu zbudować miasto piękniejsze — stolicę naszych snów. Lata następne w pełni potwierdziły optymizm tych, którzy nie tylko wierzyli w odbudowę miasta, ale i jego dynamiczny rozwój. Powracając do tamtego, odległego lotu, chciałbym wspomnieć o jednym szczególnym dla mnie fakcie. O biało-czerwonej chorągwi na ruinach Dworca Głównego, którą zatknęli polscy piechurzy z 1 dywizji. Łopocąca chorągiew dość dobrze była widoczna z powietrza na tle wypalonej Warszawy. Jej widok ściskał gardło, wywoływał wzruszenie.

19 stycznia

Pierwszą defiladę wojskową jednostek 1 Armii Wojska Polskiego w wyzwolonej Warszawie — w Alejach Jerozolimskich w pobliżu zniszczonego Dworca Głównego — przyjmował przewodniczący Krajowej Rady Narodowej — Bolesław Bierut, w otoczeniu przedstawicieli rządu polskiego, Wojska Polskiego i Armii Radzieckiej.

Defiladę osłaniał z powietrza 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa". Zadanie postawione pułkowi zostało w pełni wykonane. W osłonie defilady wojskowej i patrolowaniu nad Warszawą brali udział prawie wszyscy piloci pułku, niektórzy nawet trzykrotnie. Po zakończeniu defilady dywizje ruszyły na zachód w ślad za ustępującym wrogiem, a piloci 1 pułku osłaniali patrolowaniem własne wojska w rejonie stolicy, na szosie Warszawa — Błonie oraz nad przeprawą w północnej części Warszawy. Lotnictwa myśliwskiego przeciwnika nie spotkano.

Kpt. pil. Medard Konieczny. *Zadanie, jakie otrzymaliśmy, było niecodzienne: osłaniać pierwszą w wyzwolonej stolicy defiladę Wojska Polskiego. Osłona miała trwać od godziny 12 do 15. Zadanie zdecydowano się wykonać siłami całego pułku, patrolując jednym kluczem i zmieniając się co godzinę. Niezależnie od osłony defilady otrzymaliśmy rozkaz patrolowania kluczami rejonu Warszawa — Błonie. Trzeci pułk szturmowy miał brać udział w defiladzie, a po niej zwalczać wycofujące się oddziały niemieckie. Osłonę szturmowcom zapewniała radziecka dywizja myśliwska. Zadanie dzienne omówiono z pilotami w pomieszczeniu stanowiska dowodzenia.*

Chor. pil. Edward Chromy. *W czasie śniadania dobiegł z lotniska odgłos podgrzewanych silników. Szybko kończymy posiłek i jedziemy do samolotów. Szturmowcy również podgrzewają silniki swoich samolotów. Na zadanie lecę swoją „czwórką". Wczoraj sprowadzone nowe Jaki-9 nie biorą udziału w lotach. Nie mają bowiem wymalowanych numerów i biało-czerwonych szachownic na osłonach silników. O godzinie 11.40 startuje pierwszy klucz dowodzony przez pułkownika Tałdykina. Klucz Gaszyna startuje w drugiej kolejności. Mamy więc nieco czasu. Studiujemy komunikat meteorologiczny. Warunki atmosferyczne dobre. Pięć minut przed dwunastą uruchamiamy silniki, nieco je podgrzewamy i kolejno kołujemy na południowy skraj lotniska. Startuję w pierwszej parze, mamy bowiem osiągnąć wysokość 1500 metrów. Natychmiast po nas startują dwie następne pary. Zajmujemy pozycję nad nimi, nieco z tyłu. Cała szóstka zwiększa wysokość i kieruje się na Pragę. Dolatujemy do Gocławia. W powietrzu nikogo nie widać. Krążymy w rejonie Ronda Waszyngtona i oczekujemy na klucz Tałdykina. Na lewo od nas ukazuje się sześć samolotów. Tałdykin rozmawia z Gaszynem. Mijamy się z nimi nad mostem Poniatowskiego. Nad Dworcem Zachodnim kończy się rejon patrolowania. Zawracamy na wschód.*

Chor. pil. Edward Chromy po dekoracji Krzyżem Walecznych.



Kpt. pil. Medard Konieczny. *Zawróciłem całym kluczem, zapędzając się aż nad Włochy; znowu miałem pod samolotem aleje Jerozolimskie, a dalej zamarzniętą Wisłę. Leciałem nieco z boku alei, aby lepiej widzieć to, co dzieje się na ziemi. Wojsko ruszyło już do defilady. Przelecieliśmy Wisłę i nad Grochowem zawróciłem z powrotem na zachód. Tak krążyliśmy ponad godzinę; od Włoch do Grochowa i z powrotem. Na dole szeroką jezdnią Alei Jerozolimskich maszerowały zwarte czworoboki piechoty, kolumny artylerii, czołgów, motocyklistów, saperów. W kabinie mojego Jaka słyszałem naturalnie tylko odgłos jednostajnie pracującego silnika. Wyobrażałem sobie jednak, że słyszę orkiestrę grającą „Warszawiankę", rytmicznie wystukiwane kroki piechoty, dudniące o bruk koła dział, chrzęst gąsienic i radosne okrzyki ludności, witające po latach żołnierzy polskich.*

Ppor. pil. Michał Jakubik. *Leciałem w zespole Koniecznego. Pamiętam dobrze widok resztek mostu Poniatowskiego, ruiny śródmieścia. Budziły one ludzki odruch smutku i żalu nawet u żołnierza obytego z okropnościami wojny. Na niektórych mniej zawalonych gruzem ulicach bądź nieco uprzątniętych przygotowywały się do defilady poszczególne rodzaje wojsk.*

Chor. pil. Stefan Łazar. *Defiladę osłaniałem w kluczu Włodzimierza Bojewa. Znad Grochowa wlecieliśmy wprost nad Rondo Waszyngtona, a następnie pod sobą zostawiliśmy zniszczony most Poniatowskiego. Po prawej — widoczny był jak na dłoni — most pontonowy na Wiśle. Służył on wojsku i ludności stołecznej do czasu wzniesienia mostu wysokowodnego. Blisko godzinny lot osłaniający defiladę dał mi wiele satysfakcji, aczkolwiek wykonywaliśmy go na stosunkowo krótkim odcinku Grochów — dworzec Warszawa Zachodnia. Nie liczyłem, ile wówczas wykonałem przelotów wzdłuż osi Wschód-Zachód, ale pamiętam, że czas spędzony wówczas nad Warszawą minął bardzo szybko.*

Chor. pil. Edward Chromy. *Pomni słów dowódcy pułku, iż „ani jeden samolot hitlerowski nie może dolecieć nad Warszawą", rozglądamy się na wszystkie strony. Wypatrujemy nieprzyjaciela na tle ruin i nieba. W napięciu oczekujemy sygnałów radiowych. Widzimy, że przed trybuną honorową w dalszym ciągu maszeruje piechota. Ulice i place pokrywa warstwa śniegu, maskując zwały gruzów, wyrwy i leje po bombach. Najbardziej przerażające wrażenie wywołują kikuty setek i tysięcy domów. Oglądane z góry, bez dachów i stropów, przypominają kratery. Tak prawdopodobnie wygląda powierzchnia Księżyca. Ale to miasto ruin żyje! Nie tylko żyje w Alejach Jerozolimskich, gdzie defilują polskie pułki wśród szpaleru warszawiaków. W całym mieście widać ludzi, konne wozy przedzierają się przez zawalone gruzami ulice, ręczne wózki, a nawet samochody. Po zakończeniu dyżuru powietrznego, uzupełnieniu paliwa, wyznaczony zostałem ponownie do osłony defilady. W tym czasie, gdy my patrolujemy nad śródmieściem stolicy, inny klucz osłania przeprawę naszych wojsk w północno-zachodnim obszarze Warszawy. Defilada zakończona. Jeszcze przez pewien czas krążymy nad miastem. Zaczyna szarzeć. Wracamy do Zadybia Starego. Na wieczornej odprawie dowódca pułku stwierdza, że osłona defiady została wykonana bez zastrzeżeń. Otrzymujemy zadania na 20 stycznia.*



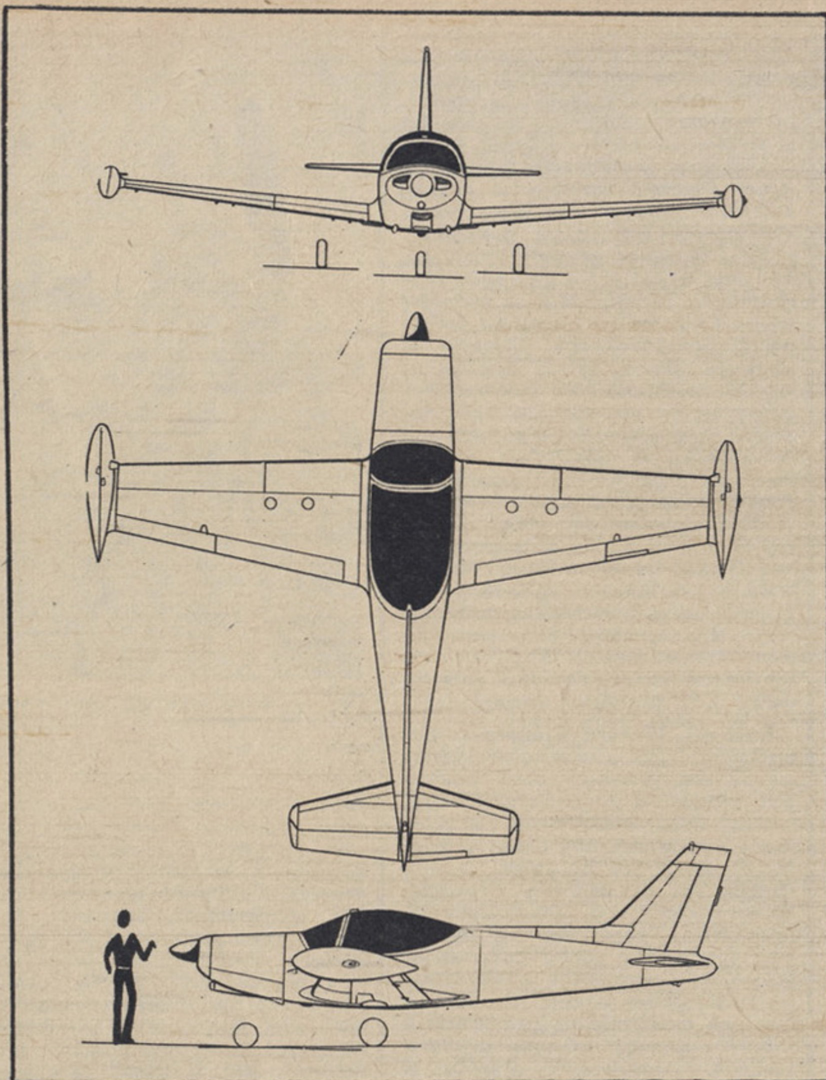
Chor. pil. Stefan Łazar przy swym samolocie na lotnisku polowym.

*

W dniach od 17 do 19 stycznia 1945 r. piloci 1 pułku wykonali wiele zadań bojowych. Przebywali w powietrzu ponad 132 godziny. Gdy nastały chwile ważne dla wyzwolonej stolicy i jej rejonu, piloci myśliwscy „Warszawy" osłaniali Warszawę, która tak droga była ich sercu i której imię nosi pułk po dzień dzisiejszy. (m)

Grupa pilotów 1 pułku „Warszawa" przy zestrzelonym samolocie niemieckim. Drugi od lewej chor. pil. Edward Chromy.







SAMOLOT SZKOLNO-TRENINGOWY SIAI MARCHETTI SF. 260 M I SF. 260 W

SF.260 jest samolotem szkolno-treningowym o napędzie tłokowym, budowanym przez włoską wytwórnię Siai Marchetti głównie na eksport. Do połowy 1978 r. wytworzono ok. 500 tych samolotów, które wyeksportowane zostały w większości do państw afrykańskich i azjatyckich. Najwięcej zamówiła Libia — ok. 200 tych samolotów. Miesięcznie produkowanych jest ok. 20 samolotów. Samolot budowany jest w kilku wersjach: szkolnej cywilnej SF.260C, wojskowej SF.260M, uzbrojonej SF.260W „Warrior" i przeznaczonej do ratownictwa na morzu SF.260SW „Sea Warrior".

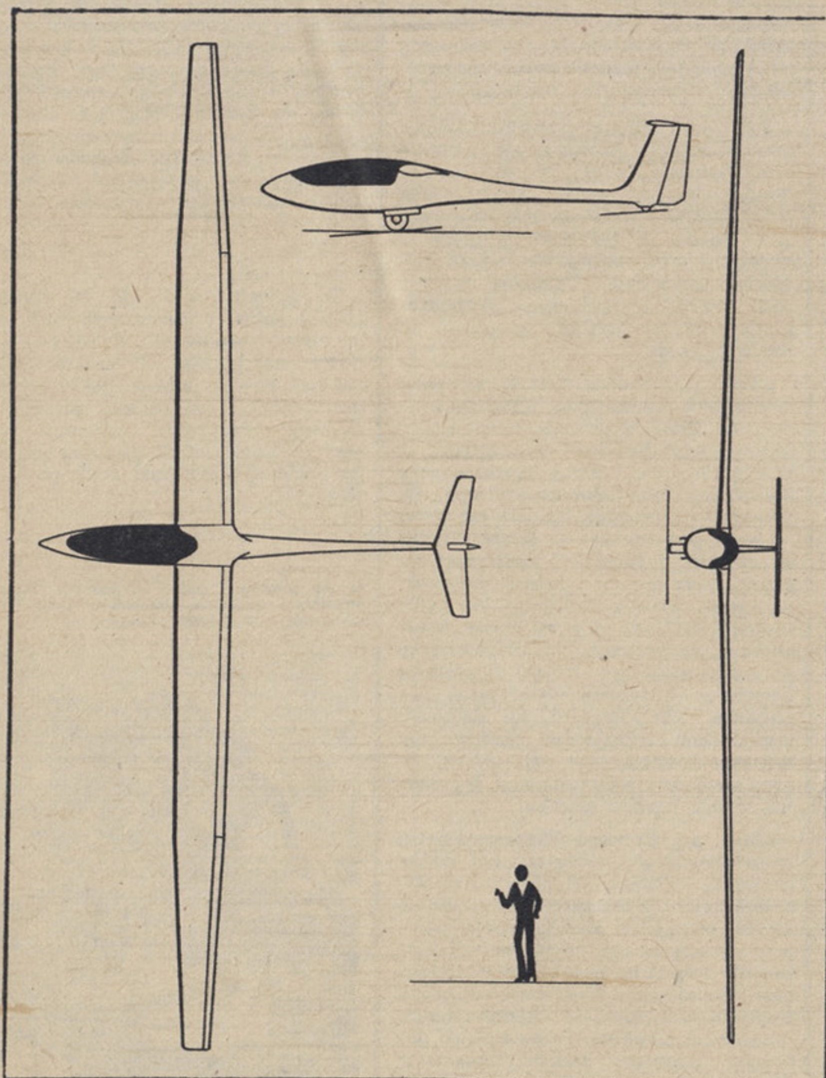
SF.260 jest całkowicie metalowym, jednosilnikowym dolnopłatem dwu- lub trzymiejscowym. Wyposażony jest w prosty płat o obrysie trapezowym, konstrukcji typu „fail safe" z głównym przednim dźwigarem, tylnym dźwigarem pomocniczym oraz pracującym pokryciem usztywnionym żebrami. Skrzydła łączone są ze sobą w osi kadłuba i mocowane do niego za pomocą sześciu sworzni. Płat wyposażony jest w lotki i klapy szczelinowe. Na końcach skrzydeł znajdują się dodatkowe zbiorniki paliwa. Na zbiornikach umieszczone niewielkie skrzydełka porządkujące opływ nad lotkami. Kadłub jest półskorupowy. Kabina z dwoma miejscami obok siebie i trzecim po środku za miejscami przednimi, przykryta jest dwuczęściową osłoną ze szkła organicznego, przyciemnioną od góry. Część tylna jest odsuwana. Sterownice zdwojone. Usterzenie konwencjonalne z klapką wyważającą na prawej połowie steru wysokości.

Podwozie trójpodporowe, wciągane w locie za pomocą mechanizmu elektrycznego z awaryjnym wypuszczaniem ręcznym. Hamulce na głównych kołach są hydrauliczne, tarczowe. Zespołem napędowym jest sześciocylindrowy silnik tłokowy Lycoming 0-540E4A5 o mocy 194 kW napędzający dwułopatowe, przestawialne śmigło Hartzell o stałej prędkości obrotowej. Łączny zapas paliwa w czterech zbiornikach — 235 dm³. Wyposażenie radionawigacyjne umożliwia wykonywanie lotów w trudnych warunkach atmosferycznych. Uzbrojenie samolotu (wersja SF.260W) jest podwieszane na dwóch lub czterech węzłach podskrzydłowych i może sięgać przy jednoosobowej załodze 300 kg. Wersja SF.260SW ma również węzły podwieszenia oraz jest wyposażona w lekką stację radiolokacyjną i aparat fotograficzny.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 8,35 m, długość — 7,10 m, wysokość — 2,41 m, pow. płata — 10,10 m². **Masy:** masa własna — (SF.260M) — 799 kg, (SF.260W) — 814 kg, max. masa startowa — 1300 kg. **Osiągi (SF.260M):** max. prędkość — 340 km/h, prędkość przelotowa — 322 km/h, min. prędkość z wypuszczonym podwoziem i wychylonymi klapami — 118 km/h, zasięg z max. zapasem paliwa — 1650 km.

konstrukcje zagraniczne





SZYBOWIEC WYCZYNOWY „ZUNI

George Applebay po opracowaniu szybowca klasy otwartej „Mescalero" przystąpił do budowy laminatowego szybowca wyczynowego o rozpiętości 15 m. Prototyp ukończony został na przełomie 1976 i 1977 r. Następnie przeprowadzone zostały badania w locie i zbudowano 12 szybowców w utworzonej wytwórni Applebay Sailplanes (po rozwiązaniu poprzedniej — Aerotek, prowadzonej przez tego samego konstruktora, w związku z dwiema przesłankami do wypadków lotniczych na wykonanych szybowcach).

„Zuni" jest górnopłatem wyposażonym w dwuczęściowy płat, w którym zastosowano profil Wortmanna FX 67 K-170 i FX 67 K-150. Konstrukcja skrzydeł jest laminatowa, z dźwigarem rowingowym i usztywnieniem piankowym. W przedniej uszczelnionej części skrzydła przed głównym dźwigarem znajdują się obszerne zbiorniki na balast wodny. Szybowiec wyposażony jest w klapy na całej rozpiętości i lotki wyważone masowo. Klapy i lotki są sterowane niezależnie albo zgodnie. Przy montażu skrzydeł do kadłuba połączenie napędu lotek następuje automatycznie. Kadłub zwęża się za częścią kabinową, która jest stosunkowo obszerna. Drążek sterowy usytuowany jest z boku, sterownica nożna jest regulowana również w locie. Wychylanie klap odbywa się za pomocą dwóch dźwigni umieszczonych z lewej strony kabiny. Dłuższa dźwignia służy do wychylania klap do lądowania, krótsza do wychylania klap w locie podczas krążenia. Jest ona trójpołożeniowa, pozwala wybierać, zależnie od warunków — trzy różne położenia klap. Koło główne jest wciągane za pomocą dźwigni usytuowanej z lewej strony kabiny. Dźwignia hamulca znajduje się na drążku sterowym. Osłona kabiny jest jednoczęściowa, całkowicie odejmowana. Zaczep do holowania chowany. W przodzie kabiny z lewej strony znajduje się wlot wentylacyjny. Na górze statecznika pionowego umieszczone jest poziome usterzenie płytowe o lekkim skosie i przedniej krawędzi wysuniętej przed krawędź statecznika pionowego. Pod statecznikiem znajduje się ochronne koło podpierające.

(T. K.)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15,0 m, długość — 6,67 m, pow. płata — 10,0 m², wydłużenie — 22,2. **Masy:** masa własna — 250 kg, masa balastu wodnego — 212 kg, masa startowa — 544 kg. **Osiągi:** max. prędkość — 288 km/h, min. prędkość — 67 km/h, min. prędkość opadania — 0,55 m/s.

nasze trasy

WRESZCIE ZAŁATWIONE

W n-rze 44 „Skrzydlatej" z ub. r. pisaliśmy o niesumiennym modelarzu z Sokółki, który zobowiązał się wysłać modele obiecane Andrzejowi Piwko z Trzebnicy, a nie uczynił tego. Nie wysłał, mimo listów, jakie kierował do niego Andrzej Piwko i mimo wyraźnego apelu „Skrzydlatej", aby szybko wywiązał się z przyrzeczenia danego kolekcjonerowi z Trzebnicy.

Jak się okazuje, ów modelarz nadużył zaufania nie tylko Andrzeja Piwko. Oto co pisze do nas Andrzej Miklas z Warszawy:

„W n-rze 27 zamieszczono w „Iskrze" mój anons w sprawie modelu „Mustanga". Otrzymałem ponad 30 listów z propozycjami wymiany. Z tej liczby wybrałem 3, a między nimi list kolegi z Sokółki. Zaproponował on mi wymianę kilku modeli, na co zgodziłem się i wysłałem zgodnie z jego prośbą 3 modele. Od tej pory (30.8.1978 r.) słuch po moim korespondencie zaginął.

Ze słów Andrzeja Piwko („SP" nr 44/78) wywnioskowałem, że trafiliśmy obaj na tego samego „hurtownika" (a wydaje mi się, że na nas dwóch nie skończyło się). Nie wysilił się nawet, by zmienić sformułowania o zaufaniu podczas wysyłki modeli — w listach do mnie są takie same jak przytoczone w „SP".

Naprawdę mi przykro, że o tym piszę, ale to chyba nie tylko moja sprawa. Nie można przecież wykorzystywać ciekawego i lubianego pisma do własnych, nieciekawych celów. Myślę, że z postępowania wyżej wymienionego modelarza należy wyciągnąć konsekwencje, by odstraszyć innych „modelarzy tego co ten z Sokółki pokroju".

Przykra sprawa.

Jak nam napisał w kolejnym liście Andrzej Piwko, kolekcjoner z Sokółki zawiadomił go listownie (skutkiem naszego artykułu w „Skrzydlatej"), że obiecane modele wyśle 10 listopada ub. r. Niestety, nie uczynił tego, co nam zakomunikował Andrzej w liście z 12 grudnia ub. r. Oto co czytamy w nim:

„Minęły dwa tygodnie, a modele nie nadeszły. Napisałem więc list do tego kolegi, w którym oświadczyłem mu, że mogę od niego przyjąć każdy inny model firm zachodnich, jeśliby nie posiadał on tych, które miał mi wysłać. A modeli — znów nie ma".

Postępowanie modelarza z Sokółki jest nieetyczne. Nadużył zaufania kolegów pasjonujących się tą samą dziedziną.

I już byśmy tu umieścili parę innych, ostrzejszych słów, gdyby nie to, że dosłownie w ostatniej chwili, tuż przed wydrukowaniem tego tekstu, nadszedł list od Andrzeja Piwko, w którym pisze on:

„Nadeszły wreszcie długo oczekiwane przeze mnie modele z Sokółki. Przyszły właśnie dziś, kiedy to piszę. W liście, który kolega przysłał w paczce, przeprasza on mnie bardzo oraz Ciebie, Redakcjo, że tak długo zwlekał. Dlatego proszę: unieważnij sprawę".

A więc — sumienie ruszyło człowieka. Uff, lepiej późno, niż wcale, jak to już pisaliśmy w poprzednim felietonie. Dobrze więc, zamykamy sprawę Sokółki. Pisząc to jesteśmy jednak przekonani zarazem, że tamtejszy modelarz wywiązał się już również z zobowiązania zaciągniętego wobec Andrzeja Miklasa z Warszawy.

Inaczej — sprawy nie można by było uznać za zamkniętą. A dlaczego tak szybko zamykamy sprawę Sokółki? — mógłby ktoś zapytać. Ponieważ wiemy, że choć nie wymieniliśmy nazwiska lekkomyślnego modelarza, a jedynie jego miejsce zamieszkania, to i tak — sądzimy — został on już ukarany. Kara zaś zbyt surowa, uczy życie, niewiele daje w efekcie.

(z)

korespondencje

AEROKLUB POMORSKI

Na lotnisku Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu rozegrano XVIII Szybowcowe Mistrzostwa Pomorza i Kujaw z udziałem 33 zawodników reprezentujących aerokluby: Bydgoski, Kujawski, Włocławski, Pomorski i Elbląski.

Rozegrano 7 konkurencji: trójkąty 107, 109, 128, 143, 222, 230 km oraz docel-powrót 116 km. Przeleciano ogółem 19 035 km, w czasie 689 h. Mistrzem Pomorza i Kujaw na rok 1978 został Mieczysław Olszewski (Toruń I), przed Grzegorzem Rojkiem (Toruń II) i Włodzimierzem Niedziałkowskim (Włocławek). W klasyfikacji drużynowej zwycięstwo odniósł zespół Toruń II.

12 października ub. r., w 35 rocznicę powstania ludowego Wojska Polskiego, odbyła się w Aeroklubie Pomorskim uroczysta akademia. Referat okolicznościowy wygłosił instr. pil. Jerzy Kowalski. Zasłużeni członkowie aeroklubu otrzymali odznaczenia: Srebrny Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju" — instr. pil. Edmund Klimek, Brązowy Medal „Za Zasługi dla Obronności Kraju": instr. pil. Andrzej Kalinowski, instr. pil. Mieczysław Olszewski, pil. Jan Biskupski, szef techniczny aeroklubu Wiktor Kierski i magazynier Tadeusz Witkowski. Odznakę „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" otrzymał członek aeroklubu Sławomir Hadaczek.

*

Tego samego dnia 45 Szczep ZHP im. 1 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", istniejący przy Zespole Szkół Mechaniczno-Elektrycznych w Toruniu, zorganizował zawody modelarskie i latawcowe, z udziałem 60 zawodników. Zwycięzcą zawodów latawcowych został Jan Szymczak, a modeli na uwięzi — Grzegorz Olszewski. Opiekunami Szczepu z ramienia ZHP i Rady Pedagogicznej jest mgr Józef Wesołowski oraz Edmund Klimek — członek aeroklubu.

*

W Wielkiej Sali Ratusza Staromiejskiego w Toruniu, 18 października ub. r., odbyło się spotkanie młodzieży 45 Szczepu ZHP poświęcone tematowi: „Interkosmos-78". Zebrani wysłuchali prelekcji dra Olgierda Wołczka oraz dra Mieczysława Wojtkowiaka z WIML w Warszawie. Ożywiona dyskusja pozwoliła zaspokoić wiedzę dotyczącą szczegółów pierwszego lotu polskiego kosmonauty.

W dniach 13—22 października ub. r. na terenie lotniska aeroklubu rozegrano IV Toruńskie Samolotowe Zawody Rajdowo-Nawigacyjne w oparciu o regulamin III ligi. W zawodach uczestniczyło 11 załóg, reprezentujących aerokluby: Częstochowski, Kujawski i Pomorski. Rozegrano 3 konkurencje pilotażowo-nawigacyjne oraz 1 obliczeniową. Pierwsze miejsce zajęła załoga Michał Borkowski — Andrzej Klimek (Toruń), drugie Andrzej Tajchman — Mirosław Tajchman (Częstochowa), trzecie Jerzy Kowalski — Tomasz Pec (Toruń).

*

Całoroczne Zawody Szybowcowe o puchar im. Edwarda Sosnowskiego objęmowały w roku 1978 pięć konkurencji, w tym trójkąty 100, 200, 300 i 500 km oraz docele-powroty 100 i 300 km. Zwycięzcą i zdobywcą pucharu przechodniego został szybownik młodej generacji Krzysztof Jurkiewicz, przed Arkadym Zapolskim i Krzysztofem Mrozowiczem.

Andrzej Klimek

BIULETYN AEROKLUBU PRL

NR 547

SREBRNE ODZNAKI SZYBOWCOWE

52(5164)	Andrzej Jędrych	— 5 h 09 min, 1300 m, 58 km (25.9.77)
53(5165)	Wojciech Herczyński	— 6 h 11 min, 1430 m, 58 km (29.4.78)
54(5166)	Arkadiusz Kotlicki	— 6 h 20 min, 1700 m, 75 km (30.5.78)
55(5167)	Bernard Kajdasz	— 5 h 47 min, 2200 m, 59 km (30.6.78)
56(5168)	Ireneusz Kaźmierczak	— 5 h 49 min, 1300 m, 56 km (30.6.78)
57(5169)	Waldemar Bułat	— 5 h 25 min, 1510 m, 58 km (2.7.78)
58(5170)	Roman Zwoliński	— 5 h 20 min, 1200 m, 59 km (18.7.78)
59(5171)	Andrzej Świątek-Brzeziński	— 6 h 01 min, 1100 m, 52 km (23.7.78)
60(5172)	Ryszard Darski	— 5 h 15 min, 1500 m, 56 km (24.7.78)
61(5173)	Jarosław Jankowski	— 5 h 58 min, 2200 m, 56 km (24.7.78)
62(5174)	Barbara Wojtasik	— 6 h 34 min, 1300 m, 56 km (24.7.78)
63(5175)	Ryszard Trzęsicki	— 5 h 14 min, 1050 m, 56 km (24.7.78)
64(5176)	Mirosław Rękas	— 5 h 15 min, 1030 m, 73 km (24.7.78)
65(5177)	Arkadiusz Kowalczyk	— 5 h 54 min, 1050 m, 56 km (24.7.78)
66(5178)	Wojciech Kosowski	— 5 h 28 min, 1150 m, 56 km (26.7.78)
67(5179)	Dariusz Barancewicz	— 6 h 30 min, 1100 m, 56 km (26.7.78)
68(5180)	Maciej Rydlewicz	— 5 h 41 min, 1200 m, 56 km (28.7.78)
69(5181)	Jan Iwanek	— 5 h 25 min, 1400 m, 92 km (30.7.78)
70(5182)	Piotr Natorski	— 6 h 01 min, 1400 m, 99 km (30.7.78)
71(5183)	Adam Kornacki	— 6 h 48 min, 1250 m, 99 km (30.7.78)
72(5184)	Jerzy Kornobis	— 5 h 20 min, 1150 m, 59 km (30.7.78)
73(5185)	Jerzy Sikora	— 5 h 24 min, 1200 m, 59 km (30.7.78)
74(5186)	Maciej Nawrocki	— 5 h 41 min, 1700 m, 59 km (30.7.78)
75(5187)	Jolanta Kopicka	— 5 h 51 min, 1100 m, 58 km (30.7.78)
76(5188)	Piotr Koper	— 5 h 27 min, 1025 m, 58 km (30.7.78)
77(5189)	Anna Okrasa	— 5 h 16 min, 1350 m, 58 km (30.7.78)
78(5190)	Wojciech Antczak	— 6 h 03 min, 1250 m, 99 km (30.7.78)
79(5191)	Roman Fałek	— 5 h 34 min, 1760 m, 92 km (31.7.78)
80(5192)	Dariusz Rzanny	— 5 h 15 min, 1470 m, 58 km (31.7.78)
81(5193)	Jacek Zommer	— 5 h 32 min, 1600 m, 92 km (31.7.78)
82(5194)	Dobiesław Matiaszewski	— 5 h 24 min, 1050 m, 55 km (31.7.78)
83(5195)	Gabriela Zamiatała	— 5 h 27 min, 1750 m, 55 km (31.7.78)
84(5196)	Zbigniew Marciniak	— 5 h 29 min, 1150 m, 55 km (31.7.78)
85(5197)	Sławomir Lubczyński	— 5 h 43 min, 1050 m, 55 km (31.7.78)
86(5198)	Tomasz Kubiak	— 5 h 27 min, 1300 m, 55 km (31.7.78)
87(5199)	Maciej Lewandowski	— 6 h 23 min, 1200 m, 92 km (1.8.78)
88(5200)	Dariusz Konewka	— 5 h 41 min, 1500 m, 80 km (20.8.78)
89(5201)	Józef Trapp	— 6 h 16 min, 1250 m, 80 km (20.8.78)
90(5202)	Grzegorz Sierakowski	— 5 h 22 min, 1200 m, 80 km (22.8.78)
91(5203)	Ewa Wąsik	— 6 h 27 min, 1250 m, 55 km (24.8.78)

SEKRETARZ GENERALNY AEROKLUBU PRL

Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym FAI (1966)

„SKRZYDLATA POLSKA" — tygodnik lotniczy i kosmonautyczny. REDAGUJE ZESPÓŁ: Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, z-ca red. nacz. — **Tadeusz Malinowski**, sekretarz redakcji — **Jerzy Zarębski**, kierownicy działów — **Paweł Elsztein, Henryk Kucharski, Bogusław J. Witkowski**; redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Irena Bąkowicz**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**. Stali współpracownicy — **Bolesław Gaczkowski, Jerzy Grzegorzewski, Bernard Koszewski, Tadeusz Królikiewicz, Julian Malejko, Wiktor Wionczek, Janusz Wojciechowski.**

REDAKCJA: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa; telefony: 27 33 78 — redaktor naczelny i sekretariat, 27 52 60 — kierownicy działów.

WYDAWCA: WYDAWNICTWA KOMUNIKACJI i ŁĄCZNOŚCI, ul. Kazimierzowska 52, Warszawa; telefon — centrala 49 27 51 do 9.

WARUNKI PRENUMERATY: prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa — Książka — Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele, w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocze roku następnego i cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — 260 zł, półrocznej 130 zł, kwartalnej — 65 zł. Instytucje, organziacje i wszelkiego rodzaju zakłady pracy zamawiają prenumeratę w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa — Książka — Ruch", w miejscowościach zaś, w których nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" — w urzędach pocztowych. Czytelnicy indywidualni opłacają prenumeratę wyłącznie w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę** przyjmuje Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw RSW „Prasa — Książka — Ruch", ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i o 100% dla zlecających instytucji, organizacji i zakładów pracy. **Sprzedaż egzemplarzy zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne. Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 6.I.1979 r. C-97. Zam. 3904. INDEKS 37606.



MOTO-SZYBOWIEC

Motoszybowiec czechosłowacki L-13SV „Motoblanik" brał udział w pokazach na zakończenie IX Mistrzostw Świata w Akrobacji Lotniczej w Czeskich Budziejowicach.



JAK DAWNIEJ LATANO

Wydane 59 lat temu (21.I.1920 r.) amerykańskie przepisy wykonywania lotów zawierały tylko 25 zaleceń:

1. Nie startuj zanim nie będziesz przekonany, że samolot chce latać.
2. Nie odrywaj się od ziemi z kichającym silnikiem.
3. Nie zakręcaj ostro podczas kołowania. Lepiej niech ktoś uniesie ogon i przestawi samolot.
4. Przy odrywaniu się patrz na ziemię i niebo.
5. Nigdy nie opuszczaj samolotu z pracującym silnikiem.
6. Tak siadaj w samolocie, abyś mógł łatwo zdjąć okulary lotnicze.
7. Nie wolno chodzić po skrzydłach i statecznikach.
8. Jeśli silnik zatrzyma się podczas rozbiegu ląduj na wprost bez względu na przeszkody.
9. Samolot nie powinien kołować szybciej od idącego człowieka.
10. Nie ufaj wysokościomierzowi.
11. Ucz się oceny wysokości, zwłaszcza przy lądowaniu.
12. Gdy ujrzysz w pobliżu inny samolot zejdź mu z drogi.
13. W tym samym samolocie nie może dwóch uczniów na pilotów siedzieć obok siebie.
14. Nigdy nie dmuchaj swoim silnikiem na inne samoloty.
15. Przed rozpoczęciem lądowania spójrz czy nie ma pod tobą innych samolotów.
16. Nie toleruje się lotów koszących.
17. Korkociąg odwrócony i ślizgi na ogon nie są dopuszczalne, bo niepotrzebnie przeciążają samolot.
18. Jeśli lecąc przy ziemi pod wiatr chcesz polecieć z wiatrem — nie rób ostrego zakrętu, bo możesz spaść.
19. Podczas dłuższego lotu ślizgowego silnik może się zatrzymać. Jeśli chcesz lądować z pracującym silnikiem musisz otworzyć przepustnicę.
20. Nie próbuj lądować z prędkością większą od prędkości lotu ślizgowego.
21. Pilot nie może podczas lotu przebierać się w zapasowe ubranie.
22. Nie używaj benzyny lotniczej w samochodach i motocyklach.
23. Nie możesz startować i lądować bliżej jak 15 m od hangaru.
24. Nigdy nie startuj, zanim nie zapoznasz się ze sterownicami i przyrządami samolotu.
25. W razie potrzeby ląduj jak możesz najszybciej.

Dziś przepisy wykonywania lotów są obszerniejsze, niż przed pół wiekiem. Ale też samoloty są inne. Ale kilka starych zaleceń nie straciło jeszcze nic na aktualności.

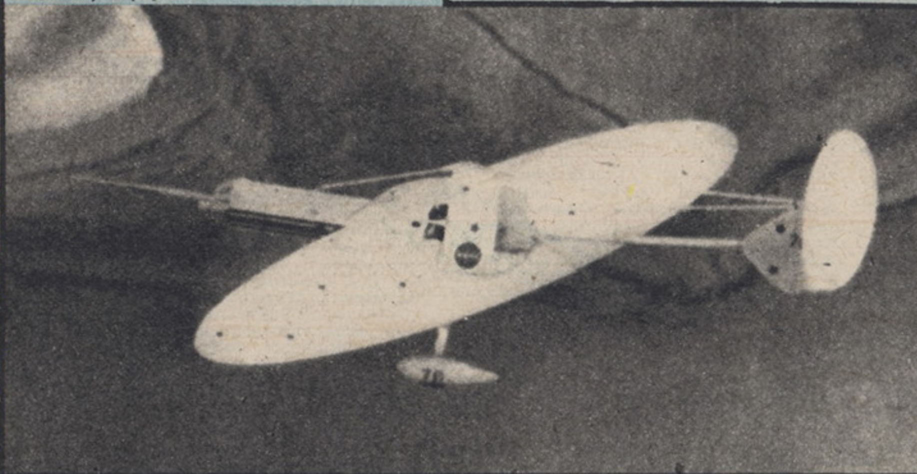
Zdjęcia i rysunki: A. Abłamowicz, „Radio", „Letectvi + kosmonautika", „Flight".

ZMIENNA GEOMETRIA

Sterowane zdalnie bezzałogowe badawcze stanowisko latające NASA wyróżnia się niespotykanym płatem o zmiennej geometrii. Płat o obrysie eliptycznym może się obracać w płaszczyźnie poziomej w określonym zakresie wokół osi środkowej. Napęd śmigłem tunelowym. Latające stanowisko badawcze jest wyposażone w pokładową kamerę telewizyjną umieszczoną w przodzie kadłuba, ułatwiającą operatorowi sterowanie z ziemi. Badania służą m.in. do wyboru układu (o małym oporze) płata ze skosem niesymetrycznym — przydatnego dla przyszłych samolotów pasażerskich o dużych prędkościach.

TWÓRCA RADIOLOKACJI MIĘDZYPLANETARNEJ

Wiceprzewodniczący Akademii Nauk ZSRR Władimir Kotielnikow (6.IX.1978 r. ukończył 70 lat) należy do czołowych uczonych radzieckich w dziedzinie łączności (m.in. mikroelektroniki, fal milimetrowych, submilimetrowych i ultra małej częstotliwości), automatyzacji, programowania naukowo-technicznego i socjalno-ekonomicznego. Tworzył prototypy pierwszych urządzeń do sterowania aparatami kosmicznymi i do kontroli ich stanu. Jego badania posłużyły do powstania nowego kierunku naukowego — radiolokacji planetarnej. Już pierwsze próby radiolokacji planety Wenus, Marsa i Merkurego umożliwiły korektę dokładności jednostki astronomicznej (średnia odległość z Ziemi do Słońca) — podstawowej jednostki pomiarowej Układu Słonecznego. Jest to bardzo istotne dla sterowania lotem statków kosmicznych. Gdyby np. podczas lotu sondy międzyplanetarnej „Wenus-4", która jako pierwsza weszła w warstwę atmosfery tej planety, zastosowano poprzednie wartości jednostki astronomicznej, to sonda podczas lądowania „omyliłaby się" o 3 promienie planety. Obserwacje radiolokacyjne planet pozwoliły wykryć wiele tajemnic Wszechświata. Za te osiągnięcia W. Kotielnikow otrzymał w 1964 r. Nagrodę Leninowską, a w 1974 r. Złoty medal im. A. Popowa. Jest Bohaterem Pracy Socjalistycznej i laureatem Nagród Państwowych, a także członkiem Polskiej Akademii Nauk oraz Akademii Nauk CSRS i NRD.





SAMOLOTY AKROBACYJNE ŚWIATA

Porównanie sylwetek obecnie użytkowanych samolotów akrobacyjnych z silnikami tłokowymi. Wśród nich jest jeden dwupłatowiec Pitts Special S-2A, pozostałe samoloty to dolnopłatowce.

